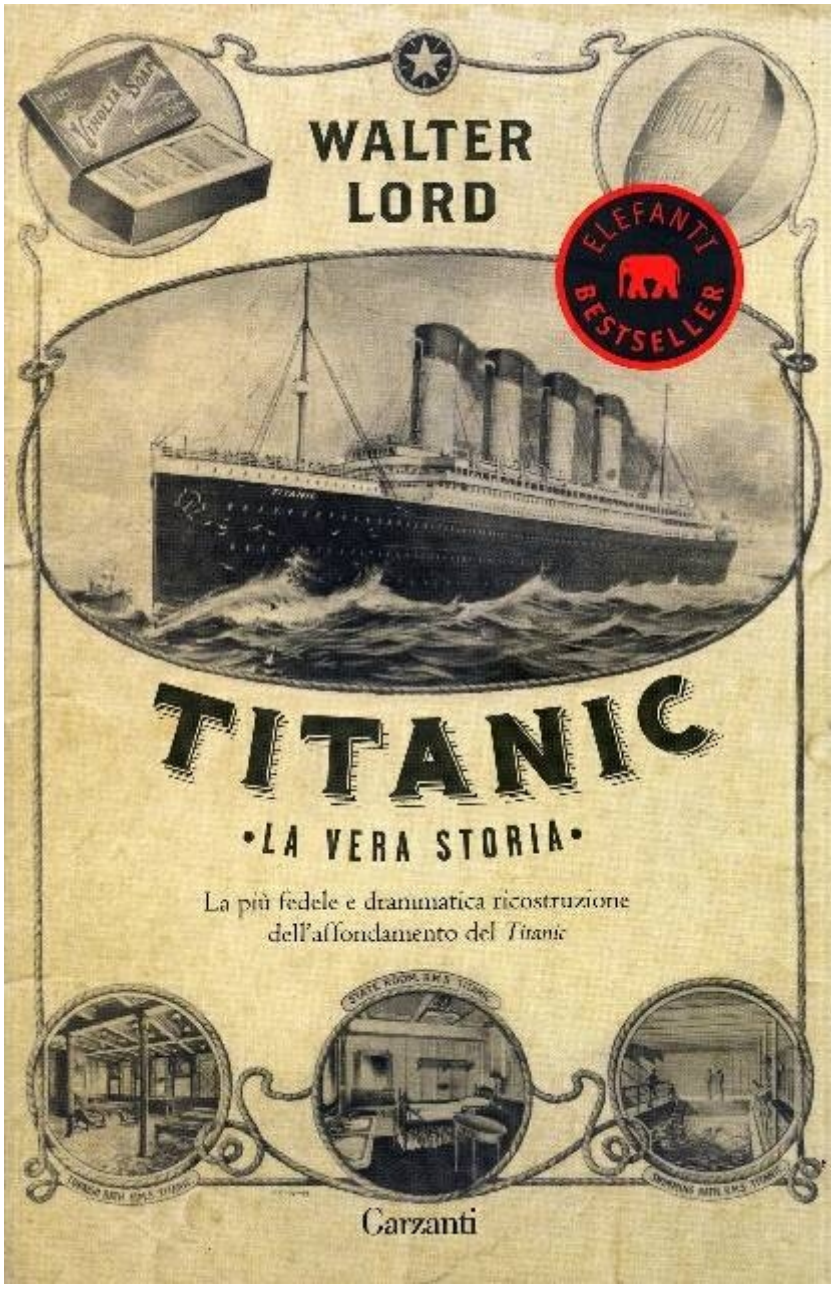

WALTER
LORD
ELEFANTI
BESTSELLER
TITANIC
•LA VERA STORIA•
La più fedele e drammatica ricostruzione
dell'affondamento del *Titanic*
Carzanti

VISIT…

TITANIC. LA VERA STORIA.

WALTER LORD.

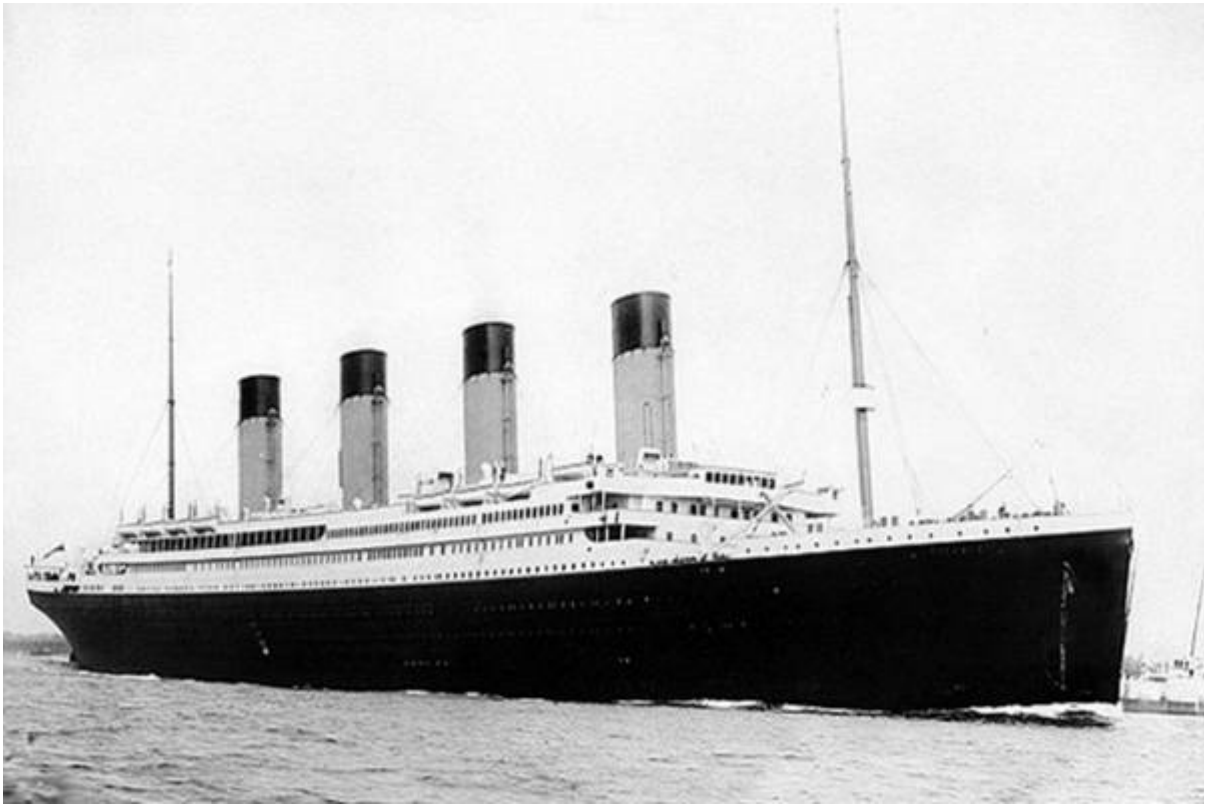
Traduzione dall'inglese di Carla Verga.

Garzanti Editore s.p.a., Milano, 1959, 1975, 1998 Printed in Italy

Garzanti

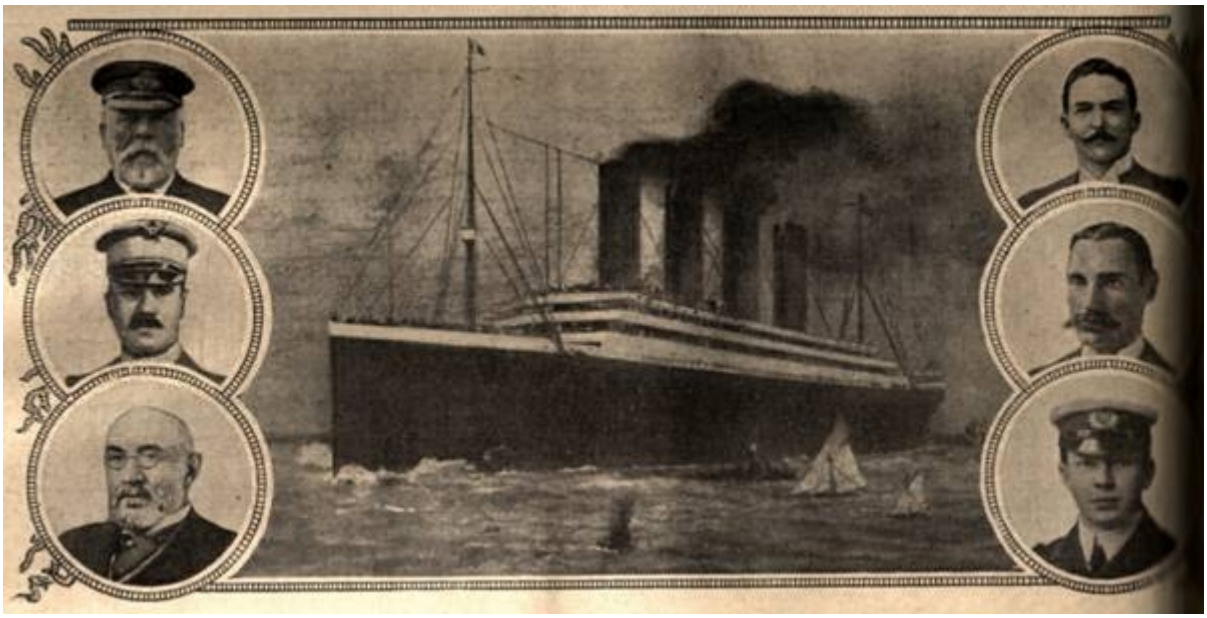
Prefazione

Nel 1898 uno scrittore di nome Morgan Robertson scrisse un romanzo su un favoloso transatlantico, il più grande che fosse mai stato costruito. Robertson stipò la nave di gente ricca e amabile, e poi la fece naufragare in una fredda notte di aprile in collisione con un iceberg. Voleva dimostrare in un certo senso la vanità di ogni cosa, e Vanità fu infatti il titolo del libro, edito da M. F. Mansfield e apparso quell'anno. Quattordici anni più tardi, una compagnia armatoriale britannica, la White Star Line, costruì un transatlantico molto simile a quello del romanzo di Robertson. La nuova nave stazzava sessantaseimila tonnellate, quella di Robertson settantamila. L'una, quella vera, era lunga duecentosettanta metri, l'altra, quella immaginaria, quattrocentoventiquattro. Ambedue erano munite di tre eliche e potevano raggiungere una velocità di ventiquattro-venticinque nodi. Sia l'una che l'altra potevano ospitare circa tremila persone, ma le loro scialuppe di salvataggio erano sufficienti solo per una piccola parte dei passeggeri. Questo particolare non sembrò allora molto importante, giacchè ambedue le navi erano definite «inaffondabili». Il dieci aprile millenovecentododici il transatlantico della White Star Line salpò da Southampton, per il suo viaggio inaugurale, diretto a New York. Il carico era costituito da una copia di valore inestimabile del «Rubayat» di Omar Khayám e da un gruppo di passeggeri il Cui patrimonio complessivo raggiungeva i duecentocinquanta milioni di dollari. Anch'esso, lungo la rotta, entrò in collisione con un iceberg e si inabissò in una fredda notte di aprile. Robertson aveva chiamato la sua nave Titan, la White Star Line chiamò la propria Titanic. Questa è la storia della sua ultima notte.



Il Titanic nelle acque di Southampton, il 10 aprile 1912

Si ritorna a Belfast



Dall'alto della coffa del nuovo transatlantico della White Star, il Titanic, la vedetta Frederick Fleet scrutava la notte luminosa. L'aria era calma, limpida e terribilmente fredda. Non c'era luna, ma il cielo, senza nubi, brillava di stelle. L'Atlantico sembrava un piano di vetro levigato; tutti, in seguito, avrebbero detto di non averlo mai visto così calmo. Era la quinta notte del viaggio inaugurale del Titanic verso New York, ed era ben chiaro ormai che non si trattava solo della più grande, ma anche della più bella nave del mondo. Perfino i cani dei passeggeri erano belli. John J. Astor aveva portato con sè il suo airedale, Kitty; Henry Sleeper Harper, della famiglia degli editori, aveva il suo meraviglioso pechinese Sun Yat-sen; Robert W. Daniel, il banchiere di Filadelfia, portava a casa un campione di bull dog francese, appena comprato in Gran Bretagna. Anche Clarence Moore di Washington aveva acquistato dei cani, ma le cinquanta coppie di bracchi, comprati per la caccia a Loudoun, non viaggiavano con lui. Era un mondo ben diverso da quello di Frederick Fleet. Fleet era una delle sei vedette di guardia sul Titanic, e le vedette non si preoccupavano dei problemi dei passeggeri. Erano gli occhi della nave» e, in quella particolare notte, Fleet era stato incaricato di badare soprattutto agli iceberg. Fino a quel momento tutto era andato bene. Il turno di guardia era iniziato alle dieci... poche parole sui problemi del viaggio con la vedetta Reginald Lee che vegliava con lui... qualche osservazione sul freddo... poi, quasi sempre, silenzio, mentre i due uomini scrutavano l'oscurità. Il turno era quasi finito, e non avevano notato nulla di anormale. Solo la notte, le stelle, il freddo intenso e il vento che fischiava fra le sartie, mentre il Titanic correva sul mare calmo e nero, a ventidue nodi e mezzo. Erano quasi le undici e quaranta di domenica quattordici aprile millenovecentododici. Improvvisamente

Fleet avvistò, diritto a prua, una forma più oscura della notte. Dapprima piccola come due tavoli uniti, pensò), a ogni istante si faceva più grande e più vicina. Subito Fleet diede tre colpi di campana, il segnale di pericolo. Contemporaneamente sollevò il telefono e chiamò il ponte di comando. Cosa avete avvistato? » chiese una voce tranquilla all'altro capo del filo. «Iceberg a prua,» rispose Fleet. (Grazie,» replicò la voce con una cortesia stranamente distaccata. Nei trentasette secondi che seguirono, Fleet e Lee rimasero silenziosi fianco a fianco, osservando la massa di ghiaccio che si avvicinava. L'avevano quasi raggiunta, eppure la nave non virava. L'iceberg si ergeva ormai, umido e lucente, al di sopra del castello di prora, e i due uomini si prepararono all'urto. Poi, miracolosamente, la prua cominciò a spostarsi verso sinistra e all'ultimo istante riuscì a evitare la massa di ghiaccio che scivolò rapidamente a dritta. Fleet pensò che se l'erano cavata per un pelo. In quel preciso momento, il timoniere George Thomas Rowe era di guardia a poppa, sul ponte. Anche per lui, la notte era stata priva di avvenimenti... solo mare, stelle, e freddo intenso. Mentre passeggiava sul ponte, notò un fenomeno che lui e il suo compagno definirono in seguito «baffi attorno alla luce» minuscoli cristalli di ghiaccio sospesi nell'aria, sottili come polvere, che sprigionavano miriadi di scintille colorate ogni qualvolta passavano nel raggio delle luci del ponte. Poi, all'improvviso, avvertì uno strano sussulto che ruppe il ritmo regolare delle macchine, come quando si attracca ad un molo con troppo abbrivio. Gettò un'occhiata davanti a se, poi tornò a guardare, più attentamente. Gli parve di veder passare a dritta un battello con le vele spiegate. Comprese poi che si trattava di un iceberg alto una trentina di metri sul pelo dell'acqua. Un istante dopo, il masso era scomparso, scivolando lontano nell'oscurità. Nel frattempo, nella sala da pranzo di prima classe, sul ponte D, quattro altri membri dell'equipaggio del Titanic sedevano attorno a un tavolo. L'ultimo commensale se n'era andato ormai da parecchio tempo, e nell'ampio locale, che nelle sue linee classicheggianti ricordava lo stile Giacomo I, non c'era nessun altro. Erano camerieri di sala, che si dedicavano al rituale passatempo di tutti i camerieri fuori servizio, cioè a far pettegolezzi sui passeggeri. Mentre chiacchieravano, avvertirono una leggera scossa, che parve giungere da un punto imprecisato all'interno della nave. Non fu molto violenta, ma fu sufficiente per interrompere la conversazione e far tintinnare l'argenteria già disposta per la colazione della mattina seguente. James Johnson affermò di sapere di che cosa si trattava. Aveva riconosciuto il tipo di scossa che una nave subisce quando perde la pala di un'elica, e sapeva che quell'incidente significava un ritorno ai cantieri Harland e Wolff, a Belfast, e molto tempo libero per godere dell'ospitalità del porto. Qualcuno, accanto a lui, si dichiarò d'accordo, e prese a canterellare allegramente: « Si ritorna a Belfast.» A poppa, nella cambusa, il panettiere-capo del turno di notte, Walter Belford, stava preparando i croissant per il giorno seguente (l'onore di confezionare pasticcini era riservato al turno di giorno). (Quando si verificò la scossa, Belford ne fu impressionato più del maggiordomo James Johnsen, forse perché un vassoio di croissants appena preparati cadde dal piano superiore del forno, e il contenuto si sparse sul pavimento. Anche i passeggeri nelle loro cabine avvertirono la scossa, e cercarono di ricollegarla a qualcosa di familiare. Marguerite Frolicher, una giovane svizzera che accompagnava il padre in un viaggio di affari, si svegliò di soprassalto; riuscì a pensare solo ai vaporetti del lago di Zurigo quando accostavano. Dolcemente disse tra sé: «Strano... stiamo attraccando! Al maggiore Arthur Godfrey Peuchen, che si stava spogliando, sembrò che

una violenta ondata avesse colpito la nave. La signora Stuart White era seduta sull'orlo della cuccetta e stava per spegnere la luce quando ebbe l'impressione che la nave passasse su «mille pezzi di marmo». Lady Cosmo Duff Gordon, che si svegliò per l'urto, provò la sensazione che un dito gigantesco fosse passato su un fianco della nave. La signora Astor pensò a un incidente nelle cucine. Ad alcuni il colpo parve più violento che ad altri. La signora Caldwell pensò a un grosso cane che tenesse un micino in bocca e lo scuotesse. La signora Stephenson pensò alla prima scossa del terremoto di San Francisco, poi decise che non era una cosa tanto grave. La signora Appleton avvertì l'urto, ma sentì uno strano rumore... come se qualcuno stesse strappando una lunghissima striscia di cotone. La scossa allarmò maggiormente J. Bruce Ismay, consigliere delegato della White Star Line, che partecipava al viaggio inaugurale del Titanic. Ismay si svegliò di soprassalto nell'appartamento di lusso che occupava sul ponte D; era certo che la nave avesse urtato contro qualche cosa, ma non sapeva che cosa. Alcuni passeggeri conoscevano la verità. I coniugi Harder, una giovane coppia in luna di miele che occupava la cabina E-50, erano ancora svegli quando udirono un tonfo sordo. Poi sentirono la nave tremare, e una specie di rombo, come se qualcosa strisciasse contro il fianco della nave. Il signor Harder balzò dalla cuccetta e corse all'oblò. Scrutando attraverso il vetro vide una muraglia di ghiaccio passargli accanto. Lo stesso accadde a James B. McGough, un commerciante di Filadelfia, ma con conseguenze più spiacevoli. McGough teneva l'oblò aperto, e quando l'iceberg passò, alcune schegge di ghiaccio caddero nella cabina. Come il signor McGough, la maggior parte dei passeggeri del Titanic era a letto, quando avvenne la collisione. In quella fredda notte domenicale, una calda cuccetta sembrava il rifugio migliore. Alcuni veterani dei viaggi per mare erano ancora alzati, per la maggior parte riuniti nella sala fumatori di prima classe, sul ponte D. Come sempre, si trattava di un gruppo variamente assortito. Attorno a un tavolo sedevano Archie Butt, consigliere militare del presidente Taft; Clarence Moore, il maestro di caccia; Harry Widener, figlio del re delle automobili di Filadelfia, e William Carter, un altro armatore. Erano alla fine di una cenetta offerta dal padre di Widener in onore del capitano Edward J. Smith, comandante della nave. Il capitano li aveva lasciati presto, le signore erano state mandate a letto, ed ora gli uomini assaporavano un ultimo sigaro prima di ritirarsi. La conversazione sfiorava gli argomenti più diversi: dalla politica alle avventure di Clarence Moore nella Virginia occidentale sprofondato in una poltrona di cuoio, lì accanto, Spencer V. Silverthorne, direttore della catena di negozi Nugent di Saint Louis, sfogliava un nuovo romanzo di successo, il virginiano. Poco lontano, Lucien P. Smith (anche lui di Filadelfia) si cimentava valorosamente con i problemi linguistici di una partita a bridge con tre francesi. A un altro tavolo il gruppo dei giovani partecipava vivacemente a un gioco più rumoroso del bridge. Di solito, preferivano il più allegro Café Parisien, che si trovava proprio lì sotto, sul ponte EB, e l'inizio di quella serata non era stato diverso dagli altri. Ma poi il freddo si era fatto così pungente che alle undici e mezzo circa le ragazze si erano ritirate, mentre gli uomini erano passati nella sala fumatori per bersi un bicchierino.

Il Café Parisien, centro dell'allegria viva di bordo

Quasi tutti scelsero whisky e soda; Hugh Woolner, figlio dello scultore inglese, prese whisky caldo con acqua; il tenente Hdkan Bjornstrom Steffanson, un giovane addetto militare svedese diretto a Washington, una limonata calda. Qualcuno tirò fuori un mazzo di carte, e mentre sedevano giocando e ridendo avvertirono tutt'a un tratto lo stridore dello sfregamento Niente di grave, in apparenza, ma sufficiente per allarmare chiunque. Il signor Silverthone trasale ancora, quando ne parla. Il cameriere della sala fumatori e il signor Silverthone balzarono subito in piedi e infilarono la porta di poppa... attraversarono la veranda delle palme e si precipitarono sul ponte. Giunsero appena in tempo per vedere l'iceberg strisciare contro la murata di dritta, poco più alto del ponte lance. Mentre il masso scivolava via, videro staccarsene pezzi di ghiaccio e cadere in acqua. In un attimo il masso svanì nell'oscurità, a poppa. Altri ospiti della sala fumatori comparvero in quel momento. Mentre raggiungevano il ponte, Hugh Woolner udì un uomo gridare: "Abbiamo urtato un iceberg, eccolo laggiù." Woolner scrutò nel buio. A circa centocinquanta metri a poppa scorse una montagna di ghiaccio stagliarsi nera contro il cielo stellato. Poi il masso svanì nella notte. Presto anche l'eccitazione si calmò. Il Titanic sembrava più solido che mai, e il freddo era troppo intenso per rimanere ancora all'aperto. Lentamente, il gruppo rientrò, Woolhner giuocò la sua mano e la partita di bridge continuò. L'ultimo a rientrare, mentre chiudeva la porta, ebbe l'impressione che le macchine si fossero arrestate. Aveva ragione. Sul ponte di comando, il primo ufficiale William M. Murdoch aveva appena portato la maniglia del dispositivo di comando alla sala macchine sulla posizione a Fermo». Murdoch era di guardia sul ponte di comando, ed era compito suo prendere i provvedimenti del caso, appena ricevuto da Fleet il segnale di pericolo. Era seguito un minuto di estrema tensione... l'ordine al timoniere Hitchens di buttare il timone tutto a dritta... l'ordine alla sala macchine, gridato nel portavoce, «indietro a tutta forza o... una energica pressione sul pulsante che azionava la chiusura delle porte stagne, e infine quei trentasette secondi di attesa angosciosa. Ora l'attesa era finita, ed era troppo tardi per fare altro. Quando il rumore cessò, il capitano Smith accorse sul ponte di comando dalla sua cabina posta vicino alla timoneria. Il dialogo fu breve e conciso. «Che succede, Murdoch?»

«Un iceberg, signore. Ho accostato a dritta con le macchine indietro a tutta forza per cercare di passargli a sinistra, ma eravamo troppo vicini. Non ho potuto fare di più.»

«Chiudete le porte stagne.»

Edward Smith, capitano affondato con il Titanic, con il suo levriero

«Già fatto.» Le porte erano perfettamente chiuse. Giù, nella sala delle caldaie n.6, il fuochista Fred Barrett stava chiacchierando con il secondo macchinista James Hesketh, quando suonò la campana e si accese la luce rossa sulla porta stagna che conduceva a poppa. Un grido di allarme - un urto da rompere i timpani - e tutta la fiancata di dritta sembrò cedere. L'acqua entrò impetuosa, aggredì i tubi e le valvole, mentre i due uomini oltrepassavano d'un balzo la porta che si richiuse violentemente alle loro spalle. La situazione, constatò Barrek, era altrettanto precaria nella sala n.5. La falla si estendeva nel comparto n.5 per circa sessanta centimetri oltre la porta, e un grosso getto d'acqua entrava dallo squarcio. Lì vicino, il fuochista George Cavell stava cercando di emergere da una valanga di carbone che, per l'urto, si era riversata dal carbonile. Un altro membro del personale di macchina osservava tristemente una scodella di minestra rovesciata, che un attimo prima stava scaldandosi su una caldaia. L'altra sala, verso poppa, era asciutta, ma la scena non era molto diversa: due uomini cercavano di farsi coraggio chiamandosi a gran voce, domandandosi che cosa fosse accaduto. Era difficile immaginarlo. Fino a quel momento, tutto sul Titanic era stato perfetto. Trattandosi di una nave nuova, al suo viaggio inaugurale, tutto era pulito. Il Titanic rappresentava, come il fuochista George Kemish ricorda ancora, «un lavoro comodo.. non come quello a cui eravamo abituati

sulle vecchie navi, dove ci rovinavamo lo stomaco e quasi arrostivamo per il calore». Qui, invece, i fuochisti dovevano semplicemente riempire le caldaie, e non c'era bisogno di smuovere il carbone con attizzatoi, punteruoli - e rastrelli. Così, quella notte di domenica, si riposavano, seduti qua e là sui secchi e sulle carriole, a chiacchierare, in attesa del turno da mezzanotte alle quattro. Poi ci fu quel tonfo sordo... quel rumore continuo e lacerante, il ticchettio ansioso del telegrafo... la chiusura delle porte stagne. La maggior parte degli uomini non riusciva a capire che cosa fosse accaduto; corse voce che il Titanic si fosse incagliato al largo dei banchi di Terranova. Molti continuarono a crederlo anche dopo che un fuochista arrivò di corsa dal ponte gridando: «Accidenti! Abbiamo urtato un iceberg.» A circa dieci miglia di distanza, il terzo ufficiale Charles Victor Groves si trovava sul ponte di comando del transatlantico Californian sulla rotta Londra-Boston. La nave, che stazzava seimila tonnellate, poteva ospitare quarantasette passeggeri, ma in quel viaggio era vuota. Quella domenica notte, il Californian era fermo dalle dieci e mezzo, completamente bloccato dal ghiaccio. Alle undici e dieci circa, Groves notò a tribordo le luci di un'altra nave che avanzava da oriente. La nuova venuta, mentre superava rapidamente l'immobile Californian, si rivelò, al chiarore delle luci del ponte, una grossa nave passeggeri. Verso le undici e mezzo, Groves bussò alla porta della sala nautica e riferì la notizia al capitano Stanley Lord. Questi suggerì di mettersi in contatto con la nuova arrivata mediante la lampada per segnalazioni luminose, e Groves si accinse a farlo. Alle undici e quaranta vide la grossa nave arrestarsi all'improvviso mentre la maggior parte delle sue luci si spegneva. Il fatto non sorprese Groves, che aveva prestato servizio per un certo tempo sulla linea per l'Estremo Oriente, dove si è soliti spegnere le luci a mezzanotte per invitare i passeggeri a ritirarsi in cabina. L'ufficiale pensò che, forse, le luci erano ancora accese... e sembravano essersi spente solo perchè la nave aveva improvvisamente virato di bordo...

Si parla di un iceberg, signora

Come se nulla fosse accaduto, o quasi, la vedetta Fleet riprese la sua guardia, la signora Astor ritornò a letto, e il tenente Steffanson riprese a sorseggiare la sua limonata calda. Su richiesta di vari passeggeri della sala fumatori di seconda classe, il cameriere James Witter uscì per sapere qualcosa sulla scossa. I giocatori di due tavoli non alzarono neppure gli occhi. Di solito, la White Star Line non permetteva che si giocasse a carte la domenica, e quella sera i passeggeri volevano approfittare al massimo dell'inaspettata magnanimità del capo cameriere. Nel salone di seconda classe, nessuno mandò il bibliotecario a prendere informazioni, e questi rimase seduto al proprio tavolo, contando lentamente le schede dei libri prestati durante la giornata. Dal lungo corridoio bianco che conduceva agli appartamenti, giungeva solo il mormorio delle persone che chiacchieravano nelle cabine... il lontano chiudersi di una porta della cambusa... di tanto in tanto un lento ritmare di tacchi alti: i soliti rumori che si odono su un transatlantico durante la traversata. Tutto sembrava assolutamente normale, eppure non era così. Nella sua cabina sul ponte B, Jack Thayer, un giovane di diciassette anni, aveva appena augurato la buona notte al padre e alla madre, i coniugi Thayer di Filadelfia. La famiglia Thayer occupava due cabine comunicanti, una sistemazione degna della posizione del signor Thayer, vice presidente delle Ferrovie della Pennsylvania. In quel momento, mentre il giovane Jack, in piedi, si abbottonava la giacca del pigiama, il sussurro della brezza attraverso l'oblò semiaperto cessò improvvisamente. Sul ponte sottostante i coniugi Harris sedevano nella loro cabina e giocavano a carte. Il signor Harris, un produttore di Broadway, era stanco morto, e sua moglie aveva un braccio rotto. I due parlavano poco, mentre la signora Harris osservava pigramente i vestiti che ondeggiavano sulle grucce seguendo le oscillazioni della nave. Improvvisamente, si accorse che il loro moto si era arrestato. Sull'altro ponte, ancora più in basso, Lawrence Beesley, un giovane professore di scienze del Dulwich College, sdraiato nella sua cuccetta di seconda classe, leggeva, piacevolmente cullato dal movimento ondeggiante del materasso. Improvvisamente, questo cessò. Lo scricchiolio del legno, il lontano pulsare delle macchine, il continuo tintinnio della cupola in vetro sopra il foyer del ponte A, tutti i suoni familiari a bordo di una nave, tacquero mentre il Titanic si fermava. Quel silenzio colpì i passeggeri più di qualunque scossa.

I campanelli cominciarono a suonare per chiamare i camerieri, ma era difficile riuscire a sapere qualcosa di preciso. «Perché ci siamo fermati?» chiese Lawrence Beesley a un inserviente che passava. «Non lo so, signore,» la risposta era sempre la stessa. «Ma penso che non sia nulla di grave.» La signora Ryerson, appartenente alla famiglia degli industriali dell'acciaio, ebbe più successo. «Si parla di un iceberg, signora,» spiegò il cameriere Ilshop.« Sembra che la nave sia ferma per non urtarlo.) Mentre la sua cameriera francese, Victorine, tremava nella sua cabina, la signora Ryerson si chiedeva che cosa dovesse fare. Suo marito era riuscito, per la prima volta dalla partenza, ad addormentarsi e lei non voleva svegliarlo. Si avvicinò alla grande finestra quadrata che

dava direttamente sul mare, e, guardando fuori, vide solo una notte calma e serena, per cui decise di lasciarlo dormire. Altri si rifiutarono di prendere le cose alla leggera. Spinti dalla curiosità indomabile che non lascia mai chi si trova a bordo di una nave, alcuni passeggeri del Titanic cominciarono insistentemente a cercare una risposta. Nella C-51 il colonnello Archibald Gracie, uno storico militare dilettante che aveva frequentato West Point e viveva di rendita, prese a vestirsi metodicamente, indossando la biancheria, le calze lunghe, le scarpe, i pantaloni, la giacca, quindi uscì sul ponte lance. Jack Thayer indossò soltanto un soprabito sul pigiama e uscì, dicendo ai genitori che andava a vedere che cosa fosse successo. Sul ponte c'era ben poco da vedere, e certamente nessun segno di pericolo. Quasi tutti quelli che si erano mossi, vagarono senza meta o rimasero appoggiati al parapetto scrutando la notte in cerca di una risposta. Il Titanic galleggiava immobile sull'acqua, e tre dei quattro enormi fumaioli eruttavano vapore, con un ruggito che rimbombava nella calma notte stellata Per il resto tutto era normale. Verso poppa, sul ponte lance, un'anziana coppia passeggiava abbracciata, dimentica del ruggito del vapore e dei piccoli gruppi di passeggeri che percorrevano la nave. Faceva molto freddo e c'era così poco da vedere, che quasi tutti tornarono al coperto dopo pochi minuti. Entrando nel magnifico foyer sul ponte A, trovarono altre persone che si erano alzate, ma che avevano preferito rimanere all'interno, dove faceva più caldo. Così riuniti, formavano un quadro curioso. I loro abiti costituivano uno strano miscuglio di accappatoi, abiti da sera, pellicce e golfini. L'ambiente stesso aveva assunto un tono quasi irreale: la grande cupola di vetro che lo sovrastava.. i grandi pannelli di quercia... le magnifiche balaustrate con le volute in ferro battuto... e, in alto, in posizione dominante, un incredibile orologio a muro adorno di due ninfe in bronzo, simboleggianti l'onore e la gloria che incoronano il tempo. «Tra poche ore riprenderemo il cammino», spiegò in termini vaghi un cameriere al passeggero di prima classe George Harder. A quanto pare, abbiamo perso un'elica; ma questo ci darà soltanto più tempo per il bridge - commentò Howard Case, il direttore londinese della Vacuum Oil, rivolgendosi a Fred Seward, un avvocato di New York.

Il signor George A. Harder e la moglie l'unica coppia di sposi in luna di miele che si sia salvata

Il signor Case si era lasciato influenzare dalle parole del cameriere che aspettava ancora in un soggiorno a Belfast. Quasi tutti i passeggeri, comunque, erano finalmente riusciti a raccogliere informazioni più precise. «Che cosa ne pensi?» domandò Harvey Collyer a sua moglie mentre facevano ritorno nella loro cabina dopo un giro sul ponte. «Abbiamo urtato un enorme iceberg, ma non c'è alcun pericolo! Me lo ha detto un ufficiale.» I Collyer viaggiavano in seconda classe, e si recavano dall'Inghilterra, in una azienda agricola appena acquistata nella Fayette Valley, nell'Idaho, dove avrebbero coltivato frutta. Non conoscevano l'Atlantico, e forse le notizie avrebbero potuto spaventare la signora Collyer, ma la cena era stata troppo pesante, quella sera, perciò ella si accontentò di chiedere al marito se ci fosse del panico, e, avutane risposta negativa, si adagiò nella cuccetta. Anche John Jacob Astor sembrava rimasto imperturbato. Ritornando nel proprio appartamento, dopo essere uscito per accertarsi dello stato delle cose, spiegò alla moglie che la nave aveva urtato un blocco di ghiaccio, ma che la cosa non appariva preoccupante. Era tranquillissimo, ragione per cui la signora Astor non si allarmò per nulla.

Madeleine Talmage Astor, seconda moglie di JJ Astor, si salvò dalla tragedia del Titanic riuscendo a salire su una scialuppa

«Che cosa è successo?» chiese William T. Stead, uno spiritualista, riformatore evangelico ed editore Britannico. Individualista al massimo, sembrò quasi che avesse deciso deliberatamente di arrivare sul ponte più tardi degli altri. «Iceberg,» spiegò brevemente Frank Millet, il noto pittore americano. «Già,» annuì Stead, stringendosi nelle spalle. «Credo non vi sia nulla di preoccupante; ritorno in cabina a leggere.» I

coniugi Bishop, di Dowagiac, nel Michigan, ebbero la stessa reazione. Quando un cameriere addetto al ponte li rassicurò: «Abbiamo solo urtato un piccolo masso di ghiaccio che è passato accanto», i Bishop rientrarono in cabina e si spogliarono di nuovo. Il signor Bishop prese un libro e cominciò a leggere, ma fu interrotto poco dopo dal bussare alla porta. Era il signor Albert A. Stewart, un vecchio gentiluomo che aveva interessi economici nel circo Barnum& Bailey: «Venite a divertirvi»

Altri avevano avuto la stessa idea. Il passeggero di prima classe Peter Daly udì una giovane signora esclamare: «Ohi Venite, c'è un masso di ghiaccio, non ne avevamo mai visti!» Nella sala fumatori di seconda classe qualcuno domandò in tono faceto se poteva avere un po' di quel blocco per il suo whisky; la cosa sarebbe stata perfettamente possibile: quando il Titanic aveva sfiorato l'iceberg, parecchie tonnellate di ghiaccio se ne erano staccate, riversandosi in coperta, a dritta, proprio davanti all'albero di trinchetto. Era lo spazio destinato alla passeggiata di terza classe, e il ghiaccio richiamò subito l'attenzione dei passeggeri che erano usciti per aver notizie. Dalla finestra della sua cabina sul ponte B, la signora Natalie Wick stette a osservarli mentre si lanciavano l'un l'altro, per giuoco, dei pezzi di ghiaccio. Divenne ben presto un'attrazione turistica. Il maggiore Arthur Godfrey Peuchen, un industriale chimico di media età, proveniente da Toronto, colse l'occasione per rivolgere la parola ad un compatriota socialmente più in vista di lui, Charles M. Hays, presidente della Grand Trunk Railroad. «Signor Hays! » esclamò. «Avete visto il ghiaccio?» Avutane una risposta negativa, Peuchen continuò: «Se vi interessa, vi accompagno sul ponte e ve lo mostro.» Così raggiunsero il ponte e rimasero a guardare dall'alto i passeggeri che si divertivano a giocare con il ghiaccio. Quel ghiaccio non rimase per molto tempo un monopolio della terza classe. Il colonnello Gracie, mentre si trovava nel foyer del ponte A, si sentì toccare la spalla da Clinch Smith, un membro della buona società nuovaiorchese, il quale, tra le sue esperienze, annoverava quella di essere stato seduto al tavolo di Stanford White la notte in cui questi venne ucciso da Harry K. Thaw. «Vi piacerebbe, «chiese Smith, «un souvenir da portare a New York?» E aprì la mano per mostrare un piccolo pezzo di ghiaccio, piatto come un orologio da tasca. L'istinto del collezionista si diffuse ben presto fra gli altri. Il marinaio John Poingdestre prese una lamina e la mostrò ai compagni, radunati nella mensa dell'equipaggio. Un passeggero di terza classe fece omaggio di una scheggia al quarto ufficiale Boxhall. L'ingrassatore Walter Hurst giaceva semiaddormentato quando suo suocero, che condivideva lo stesso alloggio, entrò e gettò un pezzo di ghiaccio nella cuccetta. Qualcuno entrò negli alloggi dei camerieri, mostrando un frammento grande quanto una tazza da tè, e annunciò al cameriere F. Dent Ray: «Ci sono tonnellate di ghiaccio a prua!»

«Bene,» rispose Ray sbadigliando, non ci farà male. E si accinse a riaddormentarsi. Il cameriere di prima classe Henry Samuel Etches, fuori servizio al momento della collisione, ebbe un'esperienza più curiosa. Mentre percorreva il corridoio del ponte E per andare a vedere cosa fosse successo, si imbatté in un passeggero di terza classe che procedeva in senso opposto. Prima che potesse dire una parola, il passeggero, quasi volesse dimostrare ad Etches la veridicità di un fatto posto in discussione, gettò un pezzo di ghiaccio sul ponte, gridando: a ci credete ora?» E Ben presto, qualcuno cominciò a rendersi conto che non tutto andava alla perfezione. Alle undici e cinquanta, dieci minuti dopo la collisione, nei primi sei dei sedici compartimenti stagni del Titanic,

cominciarono a vedersi e a sentirsi fenomeni preoccupanti. Il fuochista Samuel Hemming che, fuori servizio, giaceva nella sua cuccetta, udì uno strano sibilo provenire dal gavone di prora, il compartimento più vicino a prua. Balzò in piedi, si portò più avanti possibile e scoprì che dal ripostiglio del gavone, dove vengono avvolte le catene dell'ancora, fuorusciva aria. Più in basso, l'acqua entrava con violenza tale da cacciarne l'aria con la sua energica pressione. A poppavia, nel compartimento seguente, che ospitava gli alloggi dei fuochisti e il boccaporto n.1 per il carico, anche il capo fuochista Charles Hendrickson fu svegliato da uno strano rumore. Questa volta non si trattava di aria, ma di acqua. Guardò giù lungo la scala a chiocciola che conduceva al passaggio che collegava gli alloggi dei fuochisti e la sala macchine, e vide un flusso di verde acqua marina mulinare vorticosamente alla base dei gradini di ghisa. Il passeggero di terza classe Carl Johnson fece un'esperienza ancor più spiacevole, nel terzo compartimento contando da prua, dove si trovava la sistemazione più economica dei passeggeri, la più bassa e la più vicina a prua. Quando Johnson si alzò per sapere quale fosse la causa di una certa confusione che avvertiva all'esterno della cabina, l'acqua filtrava già sotto la porta, e ben presto gli raggiunse i piedi. Si vestì in tutta fretta mentre l'acqua arrivava ormai a coprirgli completamente le scarpe. Con un interesse distaccato, quasi clinico, notò che su tutto il pavimento il livello dell'acqua appariva uniforme. Un poco più in là, il passeggero di terza classe Daniel Buckley fu più lento nelle sue reazioni, e quando infine balzò dalla cuccetta, si trovò con l'acqua alle caviglie. Cinque impiegati postali che lavoravano nel quarto compartimento, si bagnarono molto di più. L'ufficio postale del Titanic prendeva in altezza due ponti: la posta era accatastata insieme al bagaglio di prima classe sul ponte di passeggiata e veniva smistata sul ponte G, immediatamente superiore. I due ponti erano collegati da una scaletta in ferro, che continuava fino al ponte F e al resto della nave. In cinque minuti l'acqua aveva raggiunto le ginocchia degli impiegati, che si affannavano a trascinare duecento sacchi di posta raccomandata per trasferirla, attraverso il boccaporto, nella camera di smistamento più asciutta. Avrebbero potuto risparmiarsi la fatica. Dopo altri cinque minuti l'acqua aveva raggiunto la cima delle scalette e cominciava a invadere il ponte G. Gli impiegati allora abbandonarono l'idea di salvare la posta, e si ritirarono più in alto, oltre il boccaporto, sul ponte F. Al termine della scala trovarono una coppia di sposi che li stava osservando. I coniugi Campbell di New York erano stati richiamati dal rumore mentre se ne tornavano alla loro cabina dopo un inutile giro sul ponte passeggiata. Ora, i Campbell e gli impiegati postali osservavano insieme la scena, sotto di loro, scherzando sul bagaglio inzuppato, e chiedendosi che cosa potesse esserci nelle lettere che vedevano galleggiare nel locale ormai abbandonato. Di tanto in tanto sopraggiungeva qualcun altro: il quarto ufficiale Boxhall... l'assistente secondo cameriere... Una volta, perfino il capitano Smith. I Campbell, tuttavia, non pensarono mai che quanto stavano osservando fosse un indice di pericolo. Il quinto compartimento stagno, contando dalla prua, era costituito dalla sala caldaie numero 6. Il fuochista Barrett e il secondo macchinista Hesketh ne balzarono fuori attraverso la porta stagna appena in tempo prima che si chiudesse in seguito alla collisione. Gli altri non furono così pronti, per cui furono costretti, per uscire, ad arrampicarsi lungo la scala di sicurezza. Alcuni rimasero, e poco dopo qualcuno tornò giù. Si udirono delle grida provenire da chissà dove: «Chiudete le serrande» e poi: «Spegnete i fuochi.» Il fuochista George Beauchamp stava lavorando con ritmo febbrile,

quando l'acqua, filtrando tra la lamiera del pavimento, cominciò ad entrare dalla porta del carbonile. In pochi minuti gli giunse alla vita, nera e unta per il grasso delle macchine. L'aria era satura di vapore. Il fuochista Beauchamp non vide mai chi gridò le parole: «Così va bene!» Era troppo occupato ad arrampicarsi sulla scaletta per l'ultima volta. A poppa, il secondo macchinista Hesketh che, oltrepassata la porta stagna, si trovava ora nella zona asciutta, lottava per riportare alla normalità la sala caldaie numero 5. Il mare entrava ancora attraverso uno squarcio di circa sessanta centimetri vicino alla porta chiusa, perciò gli assistenti macchinisti Harvey e Wilson avevano messo in azione una pompa per aspirare l'acqua. Per qualche minuto i fuochisti rimasero immobili ad osservare i macchinisti che lavoravano alle pompe; poi, dalla sala macchine li chiamarono sul ponte lance. Si affollarono su per la scala di sicurezza, ma dal ponte li rimandarono indietro, e per qualche tempo essi vagarono per il corridoio del ponte E, domandandosi che cosa dovessero fare, ostacolati com'erano nei loro compiti dalla burocrazia di una nave così grande. Intanto, le luci s'erano spente nella sala caldaie numero 5. L'ufficiale di macchina Harvey ordinò al fuochista Barrett, che aveva seguito gli altri, di andare a poppa, nella sala macchine, a cercare delle lanterne. Le porte di comunicazione erano tutte chiuse, perciò Barrett dovette salire la scala di sicurezza, oltrepassarla e scendere dall'altro lato. Prima che tornasse, le luci si erano riaccese e le lanterne non erano più necessarie. Poi Harvey ordinò a Barrett di spegnere i fuochi: la pressione accumulatasi mentre la nave andava a tutto vapore forzava le valvole di sicurezza e faceva saltare i giunti. Barrett risalì la scaletta e radunò quindici o venti fuochisti che vagavano sul ponte E. Discesero tutti e cominciarono a gettare acqua nei focolari. Fu un lavoro massacrante spegnere i fuochi e chiudere le serrande per arrestare lo sviluppo del vapore. Il fuochista Kemish se ne ricorda perfettamente: «E stato un lavoro infernale spegnere quei fuochi... Nuvole di vapore si levavano dalla sala caldaie mentre gli uomini soffocavano per il caldo. Tuttavia, a poco a poco, l'ordine ritornò. Le luci brillavano, il locale era asciutto ed ogni cosa sembrava sotto controllo. Era subentrata un'atmosfera di confortante fiducia, quando si sparse la voce che gli uomini del turno da mezzanotte alle quattro stavano portando i giacigli sul ponte di passeggiata dato che i loro alloggiamenti erano allagati. Gli uomini del turno dalle otto a mezzanotte sospesero il lavoro per un istante, e ci fecero una bella risata, credendolo uno scherzo. Sul ponte, il capitano Smith tentava di tracciare un preciso quadro della situazione. Nessuno poteva farlo meglio di lui. Dopo trentotto anni di servizio sui battelli della White Star Line, non era soltanto il capitano più anziano della compagnia, ma un barbuto patriarca, adorato dall'equipaggio e dai passeggeri, che ammiravano tutto in lui, soprattutto la sua meravigliosa combinazione di fermezza e cortesia. Questo era particolarmente evidente per quanto concerneva i suoi sigari. «I sigari,» dice sua figlia, «erano per lui una gioia, e chiunque poteva rimanere nella sua stanza purché se ne stesse immobile, in modo che le nuvole azzurre, al di sopra della sua testa, non ne fossero disturbate.»

Il capitano Edward J. Smith e il commissario di bordo Herbert McElroy, fotografati a Queenstown durante la sosta del Titanic l'11 aprile 1912

Il capitano Smith era un comandante nato, e, mentre si dirigeva verso la timoneria, dopo l'urto, si fermò soltanto il tempo necessario per gettare uno sguardo a dritta e vedere se l'iceberg fosse ancora in vista. Il primo ufficiale Murdoch e il quarto ufficiale Boxhall gli si affiancarono e, per un momento, i tre ufficiali indugiarono a scrutare nell'oscurità. A Boxhall parve di distinguere una forma scura in lontananza, verso poppa, ma non ne fu sicuro. Da quell'istante in poi, ognuno ebbe il suo compito da svolgere. Il capitano Smith mandò Boxhall a fare una rapida ispezione per tutta la nave. In pochi minuti fu di ritorno. Si era spinto il più avanti possibile, al livello dei ponti, e non aveva riscontrato alcun danno. Era l'ultima buona notizia che il comandante avrebbe udito quella notte. Sempre preoccupato, Smith ordinò a Boxhall: «Scendete e dite al carpentiere di fare un controllo per tutta la nave.» Boxhall non aveva neppure oltrepassato la scaletta del ponte di comando, quando incontrò il carpentiere J. Hutchinson che arrivava di corsa. Mentre si faceva strada, ansimò concitato: «Sta entrando acqua a tutto spiano!» Dietro al carpentiere, giunse l'impiegato postale Iago Smith. Anch'egli si faceva strada verso il ponte di comando, ripetendo affannato: «Il locale della posta si sta riempiendo rapidamente.» Subito dopo arrivò Bruce Ismay. S'era infilato un abito sopra il pigiama, e correva in pantofole verso il ponte di comando per sapere se stesse accadendo qualcosa di cui il presidente della compagnia dovesse essere informato. Il capitano Smith gli parlò dell'iceberg. Ismay chiese allora: «Pensate che la nave sia seriamente danneggiata?» Dopo una pausa il comandante rispose scandendo le parole: «Temo di si.» L'avrebbero saputo comunque molto presto. Avevano mandato a chiamare Thomas Andrews, consigliere delegato dei cantieri Harland & Wolff. Quale costruttore del Titanic, Andrews faceva la traversata inaugurale per valutare il comportamento della nave. Se qualcuno poteva tracciare un quadro esatto della situazione era proprio Andrews. Si trattava infatti di un uomo eccezionale. Come costruttore, conosceva, naturalmente, il Titanic in ogni minimo particolare, ma non solo

per questo la sua presenza sarebbe stata preziosa. Nulla era troppo grande o troppo piccolo per polarizzare la sua attenzione. Sembrava perfino in grado di prevedere il comportamento della nave in qualsiasi situazione. Capiva le navi come certi uomini si dice capiscano i cavalli. E capiva altrettanto bene gli uomini che comandavano le navi. Tutti andavano a sottoporre ad Andrews i loro problemi, si trattasse del primo ufficiale Murdoch, preoccupato di essere stato soppiantato dal comandante in seconda Wilde, oppure, un'altra sera, di due camerieri in lite, che si appellavano ad Andrews come a un tribunale supremo. Quella sera era stato da lui il capo panettiere Charles Joughin, che aveva confezionato una speciale forma di pane. Fino a quel momento, il viaggio di Andrews si era svolto esattamente secondo le previsioni. Per tutta la giornata percorreva la nave in su e in giù, prendendo volumi di appunti. Alle sei e quarantacinque di ogni sera, si vestiva per la cena, che consumava di solito in compagnia del vecchio dottor O' Loughlin, il medico di bordo, che aveva tra l'altro un modo particolare di trattare i camerieri. Ritornava quindi nella sua cabina A-36, piena di carte, di segni e di oceanografie. ordinava le sue note e stendeva osservazioni e raccomandazioni.

La cabina B-58

Quella sera i problemi erano dei più banali: la cucina del ristorante... l'intonaco troppo scuro sulla passeggiata.. troppe viti nei ganci per appendere i cappelli. C'era il progetto di modificare parte della sala di scrittura, ricavandone due cabine in più. La sala di scrittura era stata in origine concepita come un luogo ove le signore potessero ritirarsi dopo cena. Ma si era ormai nel ventesimo secolo, e le signore non si isolavano più; una sala più piccola sarebbe stata sufficiente. Immerso nei suoi studi, Andrews avvertì appena la scossa, e alzò gli occhi dalle cianografie solo quando ricevette il messaggio del capitano Smith che lo chiamava sul ponte. In pochi minuti Andrews e il comandante fecero il loro giro. Scesero per la scala dell'equipaggio per non attirare troppo l'attenzione dei passeggeri, lungo il labirinto di corridoi molto più in basso, raggiunsero il punto in cui l'acqua irrompeva nell'ufficio postale, oltrepassarono il campo del tennis-squash dove l'acqua lambiva la linea della rete. Nel percorso di ritorno verso il ponte di comando

attraversarono il foyer del ponte A, ancora affollato di passeggeri. Tutti cercavano di cogliere sul volto dei due uomini qualche indizio, buono o cattivo. Ma la loro espressione era impenetrabile. Gli altri membri dell'equipaggio non furono tutti altrettanto cauti. Quando la signora Harper della D-60 chiese al dottor O'Loughlin di convincere suo marito, ammalato, a rimanere a letto, il vecchio medico esclamò: «A quanto dicono, i bauli stanno galleggiando nella stiva; forse è meglio che andiate sul ponte.» Nella C-5 una giovane dama di compagnia di nome Elizabeth Shutes sedeva con la fanciulla che le era stata affidata, la diciannovenne Margaret Graham. Vedendo un ufficiale passare davanti alla porta della cabina, la signorina Shutes gli domandò se c'era pericolo. La risposta pronunciata in tono allegro fu negativa, ma la signorina lo udì dire, pochi metri più oltre: «Riusciremo a trattenere l'acqua ancora per poco.» La signorina Shutes guardò Margaret che stava sbocconcellando una tartina di pollo: le mani della ragazza tremavano tanto che la carne cadeva fuori dal pane. Nessuno faceva domande lungo il corridoio di servizio del ponte E. Quell'ampio corridoio era la via di comunicazione più diretta tra un'estremità e l'altra della nave; gli ufficiali lo chiamavano «Park Lane», i marinai «Scotland Road». In quel momento era affollato di gente che cercava, per quanto possibile, di aprirsi un passaggio. Alcuni erano fuochisti, costretti a uscire dalla sala caldaie numero 6, ma la maggioranza era costituita da passeggeri di terza classe che si facevano lentamente strada verso poppa, portando scatole, valigie e perfino bauli. Non era certo necessario annunciar loro che c'era stato un sinistro. I passeggeri delle cuccette in basso, a dritta, non avevano avvertito l'urto come una «debole scossa di striscio», ma come un «tremendo fracasso» che li aveva fatti balzare dal letto. La signora Celiney Yasbeck, sposa da cinquanta giorni, era corsa nel corridoio con il marito. Non era necessario spingersi sul ponte per sapere cosa fosse successo; bastava guardare verso il basso. Indossando gli indumenti da notte, si recarono fino alla porta che dava nella sala macchine e si fermarono a guardare. I macchinisti lottavano per tamponare la falla e per mettere in moto le pompe. Gli Yasbeck non ebbero bisogno di guardar due volte, e ritornarono di corsa alla loro cabina per vestirsi. Molto più in alto, sul ponte A, il passeggero di seconda classe Lawrence Beesley notò un fatto strano. Nello scendere per fare un controllo nella propria cabina, ebbe la netta impressione che le scale «non fossero del tutto a posto». Sembravano normali, eppure i piedi non si appoggiavano come avrebbero dovuto. Per una ragione che gli sfuggiva, non si trovavano nel giusto equilibrio, come se i gradini fossero inclinati all'ingiù, verso la prua. Se ne accorse anche il maggiore Peuchen; mentre si trovava con il signor Hays all'estremità più avanzata del ponte A, e guardava sotto di se i passeggeri di terza classe che giocavano con dei pezzi di ghiaccio, ebbe l'impressione che il ponte fosse leggermente inclinato. «Mi sembra che stiamo sbandando!» esclamò rivolto a Hays. «Non dovrebbe esser così. Il mare è perfettamente calmo e la nave è ferma.»

«Non lo so,» rispose il signor Hays placidamente, «questa nave non può certo affondare.» Altri passeggeri si accorsero dell'inclinazione in avanti, ma parve loro di cattivo gusto sottolineare la cosa. Nella sala caldaie numero 5, il fuochista Barrett decise di non dire nulla ai macchinisti che lavoravano alle pompe. Più in alto, nel foyer del ponte A, il colonnello Gracie e Clinch Smith ebbero la stessa sensazione. Sul ponte di comando lo sbandometro indicava che il Titanic si era leggermente appruato e sbandava di 5° sulla sinistra. Andrews e il capitano Smith stavano buttando giù qualche cifra.

Acqua nel gavone di prua... stiva numero 1... stiva numero 2... sala posta... sala caldaie numero 6... sala caldaie numero 5. Nei primi dieci minuti l'acqua aveva raggiunto ovunque i quattro metri sul livello della chiglia ad eccezione della sala caldaie numero 5. In sintesi, i fatti erano questi: uno squarcio di circa cento metri, e il totale allagamento dei primi cinque compartimenti a partire dalla prua. Le conseguenze? Andrews fu esplicito. Il Titanic poteva galleggiare anche con due dei sedici compartimenti stagni allagati; poteva sostenersi con tre dei primi cinque compartimenti allagati, e anche con quattro. Ma in nessun modo poteva restare a galla con tutti i primi cinque compartimenti allagati. La paratia tra il quinto e il sesto compartimento arrivava soltanto fino al ponte E. Con i primi cinque compartimenti pieni d'acqua, la prua affondava tanto da permettere all'acqua di traboccare dal quinto compartimento al sesto. Colmato questo, sarebbe traboccata ancora, e così via. Era una cosa molto semplice, assolutamente certa; non c'era niente da fare. Era un colpo gravissimo. Il Titanic era definito inaffondabile, e non solo negli opuscoli turistici. La quotatissima rivista tecnica Shipbuilder descriveva il suo sistema a compartimenti stagni in un numero speciale del 1911, in questi termini: «Il capitano può, semplicemente azionando un interruttore elettrico, chiudere istantaneamente tutte le porte e rendere la nave praticamente inaffondabile.» Ora, tutti gli interruttori erano stati fatti scattare, ma Andrews dichiarò che la situazione non cambiava. Era doloroso ammetterlo, soprattutto per il capitano Smith. Aveva ormai passato i cinquantanove anni, ed avrebbe dovuto ritirarsi dopo quel viaggio. Avrebbe anche potuto farlo prima, ma era tradizione che fosse lui a comandare le navi della White Star nei loro viaggi inaugurali. Solo sei anni prima, in occasione del suo primo viaggio con l'Adrietic, aveva osservato: «Non riesco a immaginare un incidente che possa causare l'affondamento di una nave. Non posso nemmeno concepire un disastro per questo piroscafo. La tecnica di costruzione delle navi oggigiorno ci permette di abbandonare simili preoccupazioni.» Ora Smith si trovava sul ponte di comando di un transatlantico due volte più grande e due volte più sicuro, e il costruttore gli dichiarava che non avrebbe potuto continuare a galleggiare. A mezzanotte e cinque, venticinque minuti dopo quella scossa violenta, il capitano Smith ordinò al comandante in seconda Wilde di togliere le cappe alle lance di salvataggio, al primo ufficiale Murdoch di radunare i passeggeri, al sesto ufficiale Moody di munirsi della lista dei posti sulle lance, al quarto ufficiale Boxhall di svegliare il secondo ufficiale Lightoller e il terzo ufficiale Pitman. Il comandante stesso avanzò poi di circa venti metri lungo il ponte delle informazioni, verso la cabina radiotelegrafica. Il primo operatore John George Phillips e il secondo, Harold Bride, evidentemente non si erano resi conto di quanto stava accadendo. Avevano avuto una giornata dura. Nel 1912 la radio era una cosa nuova e poco sicura; la portata delle trasmittenti era assai limitata, i telegrafisti inesperti e i segnali difficili da captare. C'erano molte interferenze, un continuo picchiettare e trasmettere comunicazioni private di dubbia utilità. I passeggeri erano affascinati dal nuovo miracolo, e non potevano resistere alla tentazione di inviare messaggi agli amici che si trovavano a casa o su altre navi. Nel corso di quella domenica c'era stato un cumulo di messaggi tale da logorare i nervi di qualsiasi operatore che lavorasse quattordici ore al giorno per trenta dollari al mese. E Phillips non era un'eccezione. Un'ora prima, proprio quando era finalmente riuscito a mettersi in contatto con Capo Race, il Californian si era intromesso dando notizie sugli iceberg. Il segnale era così vicino da assordarlo. Nessuna

meraviglia quindi che egli urlasse di rimando: «Chiudete! Chiudete! Sono occupato. Sto parlando con Capo Race.» Era stata una giornata così dura, che il secondo telegrafista Bride aveva deciso di sostituire Phillips a mezzanotte, anche se il suo turno cominciava solo alle due. Si era alzato alle undici e cinquantacinque circa, e si era rasato dietro la tenda verde che separava il suo alloggio dal cosiddetto «ufficio». Domandò a Phillips come andavano le cose. Il primo telegrafista gli rispose che aveva finito di parlare con Capo Race. Bride tornò alla sua cuccetta e si tolse il pigiama, mentre Phillips gli gridava che la nave doveva avere subìto qualche avaria e che probabilmente sarebbero rientrati a Belfast. In due minuti Bride fu pronto, e si mise la cuffia. Phillips non era ancora scomparso dietro la tenda verde quando entrò il capitano Smith: «Siamo entrati in collisione con un iceberg. Ho ordinato un'ispezione per rilevare i danni. Tenetevi pronti per una chiamata di soccorso, ma aspettate i miei ordini.» Si allontanò, ma rientrò pochi minuti dopo. Mise dentro soltanto la testa e ordinò: «Fate la chiamata di soccorso.» Phillips era già tornato al posto di lavoro. Domandò al comandante se dovesse lanciare il segnale regolamentare, e Smith confermò: «Si, immediatamente!» Tese a Phillips un foglio di carta su cui aveva segnato la posizione del Titanic. Phillips prese la cuffia da Bride e a mezzanotte e cinque cominciò a trasmettere le lettere «CQD» - che a quell'epoca erano la sigla internazionale di soccorso - seguite da «MGY», le lettere distintive del Titanic. Ripetutamente, per più di sei volte, il segnale corse nella fredda notte azzurra dell'Atlantico. A dieci miglia di distanza, il terzo ufficiale Groves del Californian sedeva sulla cuccetta del telegrafista Cyril F. Evans. Groves era giovane, attento e sempre interessato a ciò che accadeva nel mondo. Terminato il lavoro, faceva molto volentieri una visita a Evans per avere le ultime notizie, ed anche per divertirsi con l'apparecchio. Quest'abitudine piaceva anche a Evans. Non erano molti gli ufficiali dei transatlantici di terza classe che si interessassero del mondo esterno, e meno ancora che si occupassero della telegrafia senza fili. Sul Californian non c'era che Groves, e perciò era sempre lieto di ricevere le sue visite. Ma non quella notte. La giornata era stata dura, e non c'era un altro telegrafista che lo sostituisse. Oltre a questo, lo avevano trattato male, quando, verso le undici, aveva tentato di mettersi in contatto con il Titanic per comunicargli che il Californian era bloccato dai ghiacci. Per questi motivi, quella notte si era ritirato alle undici e mezzo, appena finito. il suo turno. Stanco morto, non desiderava parlare con nessuno. Groves fece un coraggioso tentativo: «Che nave hai captato?»

«Solamente il Titanic.» Evans non si preoccupò neppure di alzare gli occhi dal giornale che stava leggendo. Non era una novità per Groves. Ricordò che quando aveva segnalato al capitano Lord la presenza dello strano transatlantico che si era fermato nelle loro vicinanze, il comandante aveva risposto: «Dev'essere il Titanic nel suo viaggio inaugurale.» Cercando qualcosa di più interessante, Groves si mise la cuffia. Riusciva a cavarsela abbastanza bene quando il messaggio non era troppo complesso, ma conosceva poco il meccanismo. Quello del Californian aveva un rivelatore magnetico che funzionava a orologeria. Groves non lo mise in azione, e così non udì nulla. Rinunciò, appoggiò la cuffia sul tavolo e scese per trovare una compagnia più divertente. Era appena passata mezzanotte e un quarto.

Nemmeno Dio potrebbe affondare questa nave La porta dell'alloggio del cuoco si aprì rumorosamente. sbattendo contro la cuccetta dell'aiuto fornaio Charles Burgess che si svegliò di soprassalto e sgranò gli occhi sul secondo cameriere George Dodd, in piedi

sulla soglia. Dodd, che di solito era allegro e gioviale, appariva molto serio mentre gridava: «Alzatevi ragazzi, stiamo affondando!» Dodd corse verso gli alloggi del personale, dove il cameriere di sala William Moss cercava di far alzare i compagni. Stavano ridendo e scherzando quando Dodd irruppe nella cabina gridando: «Tutti in coperta! Nessuno rimanga qui!» Proseguì con Moss verso gli alloggi dei camerieri. Sulla porta l'inserviente della sala fumatori Witter stava già ricevendo le gravi notizie dal carpentiere Hutchinson: «Il locale della posta è pieno d'acqua.» Arrivò Moss e aggiunse: «E una cosa molto seria, Jim.» Le grida che avevano accolto la notizia cessarono subito, mentre tutti si buttavano fuori dalle cuccette. Ancora mezzo addormentato, il fornaio Burgess infilò i pantaloni e una camicia, ma non si mise il salvagente. Walter Belford indossò il suo camice bianco da lavoro e i pantaloni. Il cameriere Ray impiegò più tempo: non era preoccupato, tuttavia si accorse di aver indossato gli abiti borghesi. Il cameriere Witter, già vestito, aprì il baule e si riempì le tasche di sigarette... prese un portafortuna che portava sempre con sé... poi raggiunse gli uomini che si affollavano lungo i corridoi verso le scialuppe. In un'altra zona della nave, lontano da quella confusione, il fuochista Samuel Hemming ritornò nella sua cuccetta, soddisfatto che il sibilo nel gavone di prua non significasse nulla di grave. Stava per riaddormentarsi, quando il falegname si affacciò alla porta dicendo: «Se fossi in te uscirei. Stiamo facendo acqua all'uno, al due e al tre e il locale del tennis-squash si sta riempiendo.» Un attimo dopo apparve il nostromo: «Andatevene di qui, ragazzi. Ci rimane un'ora. Lo ha detto il signor Andrews, ma tenete la bocca chiusa e non ditelo a nessuno.» Nessuno certamente, nella sala fumatori di prima classe, era al corrente dei fatti. La partita di bridge era stata ripresa con accanimento. Il tenente Steffanson non aveva ancora finito di sorseggiare la limonata calda e i giocatori stavano iniziando un'altra mano, quando un ufficiale apparve improvvisamente sulla porta: «Signori, indossate il salvagente. Siamo in difficoltà.» Nella sua cabina sul ponte A, la signora Dodge era a letto, in attesa che il marito, assessore a San Francisco, tornasse con delle notizie precise. La porta si aprì ed egli entrò calmissimo: «Ruth, l'incidente è piuttosto serio. E meglio che tu salga in coperta immediatamente.» Due ponti più sotto, la signora Smith - stanca di aspettare che il marito finisse la sua esplorazione - si era coricata di nuovo. Improvvisamente la luce si accese, ed ella lo vide, sorridente, in piedi, vicino al letto. «Ci troviamo molto a nord") le spiegò-con voce tranquilla, «ed abbiamo urtato contro un iceberg. Non si tratta di cosa molto grave, ma probabilmente ritarderà il nostro arrivo a New York di un giorno o due. Comunque, per maggior prudenza, il comandante desidera che tutte le signore si riuniscano in coperta.» Tutto si svolse così, senza campane, nè sirene. Nessun allarme generale; però, in un modo o nell'altro, la voce si sparse per tutto il Titanic. La situazione apparve molto confusa a Marshall Drew, di otto anni. Quando sua zia, la signora Drew, lo svegliò e gli disse che doveva portarlo sul ponte, il bimbo cascava dal sonno e protestò che non voleva salire, ma la zia non gli prestò attenzione. Egualmente perplesso rimase il maggiore Arthur Peuchen, nonostante il suo giro d'ispezione per osservare il ghiaccio. Ebbe la notizia mentre saliva lo scalone principale, e gli parve incredibile. Profondamente colpito, ritornò in cabina per infilarsi qualche cosa di più caldo dell'abito da sera. A molti passeggeri la notizia venne data dal personale di cabina. John Hardy, capo cameriere della seconda classe, svegliò personalmente i passeggeri di una ventina di cabine. Spalancava le porte una dopo l'altra gridando: «Tutti sul ponte con il salvagente!

Subito!» Nella prima classe venivano usati sistemi più gentili. A quell'epoca, un cameriere di un transatlantico di lusso era incaricato del servizio in sole otto o nove cabine, ed aveva tutto il tempo di accudire a tutti i passeggeri che gli erano stati affidati. Il cameriere Alfred Crawford era un tipico rappresentante della sua categoria.

Benjamin Guggenheim si trovò sul Titanic in seguito ad un guasto ad un'altra nave. Passò alla storia per una famosa affermazione: "Ho indossato l'abito migliore e sono pronto ad andare a fondo da gentiluomo"

Da trentun anni trattava con i passeggeri più difficili, e seppe quindi benissimo come persuadere il vecchio Albert Stewart a indossare un salvagente. Poi si inchinò e allacciò le scarpe al vecchio gentiluomo. Nella C-89 il cameriere Andrew Cunningham aiutò William T. Stead a indossare il salvagente, mentre il grande editore brontolava che era tutta una faccenda senza senso. Nella B-84 l'inserviente Henry Samuel Etches si affannava, come un sarto scrupoloso, per mettere il salvagente a Benjamin Guggenheim. «Mi fa male,» protestava il re delle miniere e delle fonderie. Etches a un certo punto gli sfilò il salvagente, lo regolò meglio e glielo rimise. Guggenheim insistette per andare in coperta così come si trovava, ma Etches fu irremovibile: il freddo era troppo intenso. Infine, Guggenheim cedette e Etches gli fece indossare anche un pesante maglione e gli ingiunse di salire sul ponte. Alcuni passeggeri erano ancora più difficili. Alla C-78 Etches trovò la porta chiusa. Quando bussò energicamente, con ambedue le mani, una voce d'uomo dall'interno chiese con sospetto: «Che c'è?» e una voce di donna aggiunse: «Diteci che cosa è successo.» Etches comunicò la notizia e tentò ancora di farsi aprire la porta, ma invano. Dopo aver insistito per qualche minuto, decise di passare alla cabina

successiva. In un'altra zona della nave, un'altra porta chiusa sollevò un problema d'altro genere. Si era bloccata, e alcuni passeggeri dovettero abbatterla per liberare un uomo rimasto prigioniero all'interno. In quel momento arrivò un cameriere che minacciò di farli arrestare tutti, non appena il Titanic avesse raggiunto New York, per aver danneggiato una proprietà della compagnia. A mezzanotte e un quarto era difficile capire se tutto fosse uno scherzo o una cosa seria, e se chi avesse abbattuto una porta sarebbe stato considerato un eroe o punito con l'arresto. Non c'erano due persone che reagissero nello stesso modo. La moglie di Arthur Ryerson pensò che non c'era un attimo da perdere. Aveva ormai abbandonato l'idea di lasciar dormire il marito, e si preoccupava invece di tenere unita la famiglia. Erano in sei: il marito, tre bambini, la governante e la cameriera. E i piccoli sembravano così lenti! Alla fine rinunciò a preparare l'ultima bimba: le gettò una pelliccia sopra la vestaglia e le ordinò di muoversi. Alla signora Smith sembrava invece di avere tutto il tempo possibile. Si vestì lentamente e con grande cura, preparandosi per ogni evenienza: un pesante abito di lana, scarpe alte, due soprabiti e un caldo scialle a maglia. Nel frattempo il signor Smith continuò a parlare dell'approdo a New York e del fatto che avrebbe preso il treno per il Sud, senza mai accennare all'iceberg. Mentre stavano per salire sul ponte, la signora Smith decise di tornare a prendere qualche gioiello. Ma il marito intervenne, dichiarando che sarebbe stato più saggio non preoccuparsi di certe «sciocchezze». La signora si limitò a prendere i suoi due anelli preferiti. Dopo aver chiuso accuratamente la porta dietro di sè, la giovane coppia si avviò verso il ponte lance. Qualche metro più indietro stavano giungendo la contessa di Rothes e sua cugina Gladys Cherry. Non riuscivano a infilarsi il salvagente, e un signore che passava si fermò ad aiutarle. Per colmo di cortesia, porse loro un grappolo d'uva. Gli oggetti che i vari passeggeri presero con sè rivelavano il loro modo di sentire. Adolf Dyker porse alla moglie un sacchetto contenente due orologi d'oro, due anelli di brillanti, una collana di zaffiri e duecento corone svedesi. La signorina Edith Russell portò con sè un carillon a forma di maialino. Stewart Collett, un giovane studente in teologia che viaggiava in seconda classe, prese la Bibbia che aveva promesso al fratello di portare sempre con sè fino a che non si fossero rivisti. Lawrence Beesley si cacciò nelle tasche della giacca due libri che soleva leggere prima di addormentarsi, e Norman Campbell Chambers una rivoltella e una bussola. Il cameriere Johnson, prevedendo qualcosa di assai più serio di un semplice ritorno a Belfast", si infilò quattro arance sotto la camicia. La signora Bishop abbandonò undicimila dollari di gioielli, ma rimandò indietro il marito a prenderle il manicotto. Il maggiore Arthur Peuchen osservò la scatola di metallo sul tavolo nella C-104. Conteneva duecentomila dollari in titoli e centomila in azioni privilegiate. Continuò a pensare ad essa mentre si toglieva lo smoking e indossava qualche cosa di pesante. Infine gettò uno sguardo d'insieme alla piccola cabina: il letto d'ottone... la reticella verde tesa lungo il muro per contenere qualche oggetto durante la notte... il lavabo di marmo... la poltrona di vimini... il divano... il ventilatore sul soffitto... i campanelli e gli interruttori che su un transatlantico sembrano sempre installati all'ultimo momento. Aveva ormai deciso: chiuse la porta, abbandonando sul tavolo la scatola. Dopo un istante ritornò per prendere una spilla portafortuna e tre arance. Nell'andarsene osservò ancora per l'ultima volta la scatola di metallo sul tavolo. Fuori, nel foyer del ponte C, il commissario di bordo Herbert McElroy esortava tutti a non affollarsi lì attorno. Si rivolse alla contessa di Rothes mentre passava, e le disse: «Fate

presto, signora, non c'è tempo da perdere. Sono lieto che, a differenza di molte altre signore, non mi abbiate chiesto i vostri gioielli.» Tutti si riversavano nei saloni, sospinti cortesemente dall'equipaggio. Un cameriere di cabina incontrò lo sguardo della signorina Marguerite Frolicher mentre si affrettava lungo il corridoio. Quattro giorni prima lo aveva preso scherzosamente in giro per averle portato in cabina un salvagente. La nave non era forse inaffondabile? Si era limitato a sorridere, assicurandole che si trattava solo di una formalità... Non le sarebbe mai accaduto di doverlo indossare. Ricordando quell'episodio, il cameriere sorrise alla signorina Frolicher e la rassicurò: «Non abbiate paura, va tutto bene.»

«Non ho paura,» rispose la signorina, «soltanto ho il mal di mare.» Si riunirono tutti sulle scale, una folla silenziosa in fila disordinata. Oltre al soprabito, Jack Thayer indossava un comodo abito di tweed con tanto di panciotto, sotto al quale s'era infilato un maglione di lana. Il signor Robert Daniel, banchiere di Filadelfia, aveva indosso solo un pigiama di lana. La signorina Turrell Cavendish portava un soprabito suo e uno del marito... La moglie di John C. Hogeboom una pelliccia infilata sopra la vestaglia... La signora Ada Clark la vestaglia soltanto. La moglie di Washington Lodge non si era neppure preoccupata di infilarsi le calze, e i suoi stivaletti erano aperti: non si era fermata ad abbottonarli. La signora Astor, in abito leggero, e la moglie di James J. Brown (una simpatica milionaria di Denver) in un completo di velluto nero con le finiture di seta bianca e nera, apparivano elegantissime. L'automobilismo, come era praticato nel millenovecentododici, richiamava l'attenzione di molte signore dell'epoca: la moglie di C. E. Henry Stengel portava un velo saldamente appuntato sul largo cappello, e Madame de Villiers s'era infilato sulla vestaglia un lungo soprabito di lana per gite in auto, e calzava ancora le pantofole. Il signor Alfred von Drachstedt, un giovane ventiduenne di Colonia, infilò un maglione ed un paio di pantaloni, e abbandonò così un completo guardaroba nuovissimo da duemila dollari, comprendente un bastone da passeggio e perfino una penna stilografica, oggetto che egli considerava uno speciale segno di distinzione. In seconda classe regnava un disordine meno elegante. I coniugi Caldwell - di ritorno dal Siam, dove avevano insegnato al Collegio Cristiano di Bangkok - avevano comperato degli abiti nuovi a Londra, ma quella notte indossavano i loro vestiti più vecchi. Il loro figlio Alden era avvolto in una coperta. La signorina Elizabeth Nye indossava una semplice gonna e un soprabito, e calzava le pantofole. La signora Charlotte Collyer non si era preoccupata di acconciarsi i capelli, limitandosi a legarli con un nastro. Sua figlia Marjory, di otto anni, aveva una coperta avvolta attorno alle spalle. Il signor Collyer non badò molto al proprio abbigliamento, giacchè contava di poter tornare presto in cabina; aveva perfino lasciato l'orologio sul cuscino. In terza classe c'era molta confusione. La White Star Line sistemava gli uomini e le donne in alloggiamenti separati e disposti alle estremità opposte della nave. In quel momento, quindi, molti uomini che dormivano a prua si affrettavano verso poppa per raggiungere le loro mogli. Katherine Gilnagh, una inglesina di appena sedici anni, udì bussare con insistenza. Era il giovane che quel giorno l'aveva osservata, mentre suonavano le cornamuse sul ponte: la invitò ad alzarsi, dicendole che qualche cosa sulla nave non andava. Anna Sjoblom, una diciottenne finlandese diretta a nord-ovest, sulla costa del Pacifico, si alzò quando un giovane danese innamorato venne a svegliare la sua compagna di cabina. Egli diede un salvagente anche ad Anna, esortandola a far presto. Ma la ragazza soffriva troppo il mare per

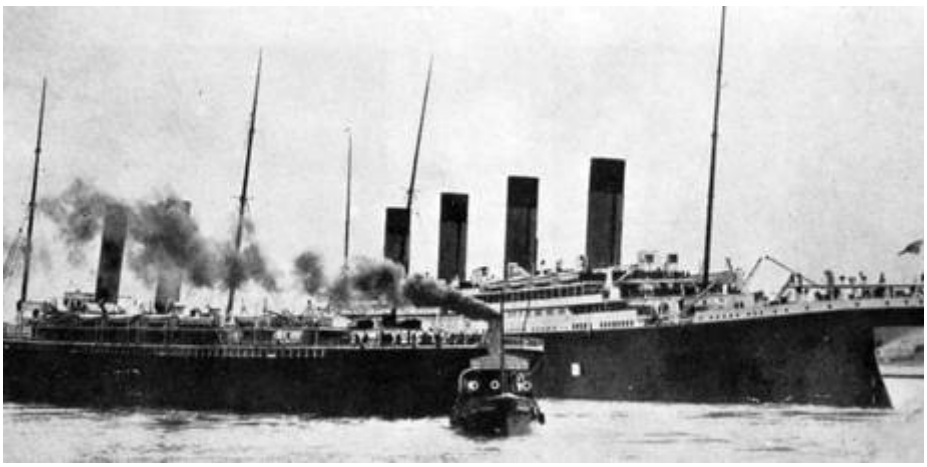
preoccuparsene. A un certo punto, però, la confusione raggiunse un tale diapason che Anna decise di alzarsi anche se si sentiva ancora molto male. Alfred Wicklund, un compagno di scuola che l'accompagnava, l'aiutò subito a indossare il salvagente. Tra i giovanotti, Olaus Abelseth, un norvegese di ventisei anni diretto nel Sud Dakota sembrava particolarmente preoccupato. Vecchi amici di famiglia gli avevano affidato la loro figliola di sedici anni, perchè l'accompagnasse fino a Minneapolis. Mentre si dirigeva a poppa, lungo il ponte E, Minneapolis gli appariva molto, molto lontana Abelseth trovò la ragazza nel salone di terza classe, sul ponte E. Assieme al cognato, al cugino e a un'altra ragazza salirono l'ampia e rigida scala di terza classe che conduceva sul ponte superiore, a poppa estrema. Nella notte gelida, la folla si riuniva automaticamente nella propria classe, raggruppandosi sui rispettivi ponti: la prima classe al centro della nave, la seconda più a poppa, la terza alla estrema poppa, o in coperta, a prua. I passeggeri aspettavano calmi gli ordini che sarebbero arrivati... Erano tutti abbastanza fiduciosi, anche se un po' preoccupati. Osservavano l'aspetto dei compagni col salvagente, piuttosto divertiti. Qualcuno azzardò una frase spiritosa. "Ma bene!" esclamò Clinch Smith vedendo arrivare una ragazza con in braccio un cagnolino di Pomerania. «Vedo che dovremo anche esercitarci nel salvataggio dei cani.»

«Provatelo senz'altro!» disse un tale alla signora Vera Dick mentre indossava il salvagente. «E l'ultimo grido della moda in questa stagione. Vedete che ormai lo indossiamo tutti!»

«Anche se non dovrete usarlo, vi terrà calda!» commentò scherzosamente il capitano Smith, rivolgendosi alla signora Compton di New Orleans. Era circa mezzanotte e mezza quando il colonnello Gracie incontrò Fred Wright, il maestro di tennis-squash di bordo. Ricordando di aver prenotato il campo per le sette e trenta della mattina seguente, Gracie cercò di far dello spirito: «Non sarebbe meglio annullare l'appuntamento?» «Certamente,» rispose Wright, ma la sua voce era priva di entusiasmo: sapeva che l'acqua aveva ormai raggiunto il soffitto del campo di tennis-squash.

La palestra sul ponte

Nella palestra illuminata, poco lontano dal ponte lance, i coniugi Astor sedevano l'uno accanto all'altro su un paio di cavalli meccanici immobili. Indossavano il salvagente e il signor Astor ne aveva uno in più: stava sventrandolo con un temperino, tanto per ingannare l'attesa e per mostrare alla moglie com'era fatto nell'interno. Mentre i passeggeri scherzavano, chiacchieravano e aspettavano, gli uomini dell'equipaggio si portavano rapidamente ai loro posti. Il ponte lance traboccava di marinai, camerieri, fuochisti, cuochi, fatti salire dalle zone più basse della nave. Il quinto ufficiale Harold Godfrey Lowe, caso strano, arrivò in ritardo. Era un giovane gallese esuberante che si dava difficilmente per vinto. A quattordici anni, quando suo padre aveva cercato di mandarlo a far pratica presso un uomo d'affari di Liverpool, s'era opposto dichiarando: o Non voglio lavorare gratis per nessuno.» Era fuggito in mare, verso la vita che più lo attraeva, e aveva trascorso cinque anni lungo le coste dell'Africa occidentale, imbarcato su diverse navi. Ora, a ventotto anni, compiva la sua prima traversata atlantica. Quella domenica notte non era di servizio, e al momento dell'urto dormiva. Fu svegliato dalle voci che si levavano fuori dalla sua cabina, sul ponte lance. Quando, attraverso l'oblò, vide tutti i passeggeri con tanto di salvagente, si catapultò letteralmente fuori dal letto, infilò la divisa e si affrettò sul ponte dove certamente c'era bisogno di lui. Anche il secondo ufficiale, Charles Herbert Lightoller, giunse in ritardo, ma per una ragione del tutto diversa. Come Lowe, non era in servizio, e si trovava nella sua cuccetta al momento della collisione. Si svegliò però subito e, a piedi nudi, corse sul ponte lance per vedere che cosa stesse succedendo. Non si vedeva nulla da nessuna parte, fatta eccezione per il ponte di comando, dove riuscì a distinguere il capitano Smith ed il primo ufficiale Murdoch. Anch'essi stavano scrutando nella notte. Lightoller ritornò in cabina. C'era evidentemente qualche guaio: prima l'urto, ed ora le macchine ferme. Tuttavia, non era in servizio, e fino a che non fosse stato chiamato, la cosa non doveva interessarlo. Se avessero avuto bisogno di lui, lo avrebbero cercato, e lo avrebbero trovato proprio dove presumevano che fosse. Lightoller ritornò quindi nella sua cuccetta e rimase sveglio in attesa... Trascorsero cinque minuti, poi, quindici, trenta. Udiva il ruggito del vapore che usciva dai fumaioli, il vociare sempre più alto degli uomini, il rumore degli ingranaggi. Eppure, il suo dovere era di rimanere dove si sarebbero aspettati di trovarlo. Infine, a mezzanotte e dieci, entrò il quarto ufficiale Boxhall dicendo: «Sai che abbiamo urtato un iceberg?»



Il Titanic evita a malapena una collisione nel lasciare Southampton il 10 aprile

«So che abbiamo urtato qualcosa,» rispose Lightoller, alzandosi e cominciando a vestirsi. «L'acqua è arrivata al ponte F, nel locale della posta,» specificò Boxhall, perchè l'amico si affrettasse, ma questo non era necessario. Lightoller era già quasi pronto. Freddo, intelligente, attento, conosceva il suo dovere alla lettera; era un perfetto secondo ufficiale. Sul ponte lance gli uomini cominciavano a liberare le sedici scialuppe di legno. Ce n'erano otto su ogni lato, quattro a prua e quattro a poppa, distanziate di una sessantina di metri. Le scialuppe di sinistra portavano numeri pari, quelle di dritta dispari, ed erano numerate progressivamente partendo dalla prua. C'erano poi quattro canotti, in coperta. Avrebbero potuto essere messi nelle gru vuote, una volta abbassate le prime due scialuppe di prua. I canotti erano contrassegnati con le lettere A, B, C e D. Le scialuppe, complessivamente, potevano portare millecentosettantotto persone; quella notte di domenica, a bordo del Titanic, ce n'erano duemiladuecentosette. I passeggeri non erano a conoscenza di questa differenza di cifre, nota soltanto ad alcuni dei membri dell'equipaggio. Comunque, nessuno se ne sarebbe preoccupato: il Titanic era inaffondabile, lo dicevano tutti. A Southampton, la signora Caldwell, mentre sorvegliava i facchini che caricavano le valigie, aveva chiesto ad uno di loro: «Questa nave è veramente inaffondabile?»

«Si, signora,» aveva risposto l'interpellato, «neppure Dio potrebbe affondare questa nave.» Per questo motivo, i passeggeri se ne stavano tranquilli sul ponte lance e non si mostravano molto preoccupati. La confusione, però, era considerevole. Non era stato dato nessun ordine e ai passeggeri non erano stati assegnati i posti nelle scialuppe. Ogni membro dell'equipaggio, invece, aveva il suo posto di manovra in caso di pericolo, ma nessuno si era preso la briga di consultare l'elenco. Quindi ognuno agiva a senso, e cercava di stabilire dove e come dovesse rendersi utile, aiutato dalla disciplina acquisita negli anni di servizio. Intorno a ciascuna scialuppa si affaccendava un piccolo gruppo di uomini, togliendo le cappe di tela, gli alberi e tutti gli accessori inutili e sistemandovi lanterne e scatole di biscotti. Altri uomini azionavano i paranchi svolgendone le manovre. A uno a uno vennero messi in azione i paranchi che cominciarono a scricchiolare insieme alle pulegge e le scialuppe lentamente si affrancarono dal bordo della nave. Allentando i cavi, ciascuna scialuppa sarebbe venuta a trovarsi al giusto livello rispetto al ponte... in certi casi, al livello del ponte sottostante di passeggiata A Ma le operazioni procedevano lentamente Il secondo ufficiale Lightoller, che aveva il comando delle operazioni di sinistra, era un uomo d'azione, mentre il comandante in seconda Wilde faceva ogni cosa dopo averla ponderata a lungo. Quando Lightoller aveva chiesto il permesso di calare le scialuppe, la risposta di Wilde era stata: «No, aspettate.» Alla fine Lightoller si recò sul ponte di comando e prese gli ordini direttamente dal capitano Smith. Dopo di che, chiese a Wilde il permesso di procedere. Ancora una volta la risposta fu negativa, e di nuovo egli si recò sul ponte di comando dove il capitano Smith confermò: «Sistemate le donne e i bambini, e calate le scialuppe a mare.» Lightoller abbassò allora la scialuppa numero 4 al livello del ponte A e ordinò di caricare le donne e i bambini. Sembrava il sistema più sicuro: c'erano meno probabilità di cadere e la distanza dall'acqua era minore; al tempo stesso, procedendo in tal modo, si poteva tenere sgombro il ponte lance per il lavoro che vi si doveva svolgere. Troppo tardi, però, Lightoller ricordò che il ponte passeggiata in quel punto era chiuso, e così pure le

finestre. Mentre qualcuno veniva mandato ad aprirle, richiamò in fretta gli altri e si avviò verso la scialuppa numero 6. Con un piede nell'imbarcazione e uno sul ponte, Lightoller cominciò a chiamare le donne e i bambini. La reazione fu tutt'altro che entusiastica. Perchè abbandonare la coperta del Titanic per trascorrere ore e ore in una barca a remi? Anche John Jacob Astor dichiarò che la cosa gli sembrava ridicola: «Siamo più sicuri qui, che in quella piccola imbarcazione.»

John Jacob Astor prende il treno che lo porterà al Titanic per il suo viaggio inaugurale: 10 aprile 1912

Quando la signora White salì sul numero 8, un amico commentò: «Quando tornerete, ci vorrà un lasciapassare Non potrete farne a meno, domattina!» Al deciso rifiuto della signora Constance Willard di entrare nella scialuppa, un ufficiale, esasperato, scattò: «Non perdiamo tempo, lasciatela stare se non vuole salire!» Tutto questo si svolgeva con tanto di accompagnamento musicale. Il maestro dell'orchestrina, Wallace Henry Hartley, aveva riunito i suoi uomini che stavano ora eseguendo un ritmo sincopato. Dapprima si sistemarono nel salone di prima classe, dove molti passeggeri attendevano che venisse dato l'ordine di abbassare le scialuppe. In seguito, si spostarono sul ponte lance, verso prua, vicino all'ingresso della grande scala. I musicisti apparivano un po' in disordine; alcuni indossavano la giacca blu, altri la giacca bianca, ma la loro musica era, come sempre, perfetta. La White Star Line aveva fatto il possibile per scritturare la migliore orchestra dell'Atlantico, ed aveva portato via il direttore Hartley al Mauretania. Il pianista Theodore Brailey e il violoncellista Roger Bricoux erano stati facilmente sottratti al Carpazia. «Caro il nostro cameriere,» avevano detto allegramente a Robert Vaughan, che li serviva sulla piccola nave della Cunard. «Saremo presto su una nave decente dove serviranno pasti mangiabili.» Il contrabbassista Fred Clark era al suo primo imbarco, ma era molto conosciuto e la White Star se l'era accaparrato con uno stipendio più alto. Il primo violino Jock Hume non aveva ancora dato dei concerti, ma il suo archetto aveva una cavata gaia che sembrava piacere molto ai passeggeri. Così gli otto musicisti, che sapevano il fatto loro, suonavano quella notte dei motivi vivaci ed allegri. A dritta le operazioni erano un po' più spedite, ma non abbastanza per il presidente Ismay, che

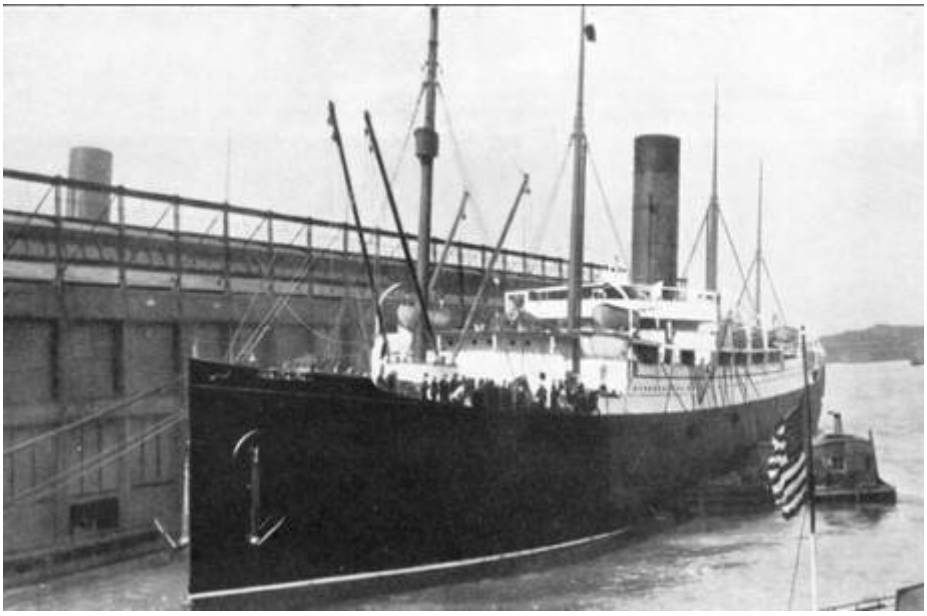
correva avanti e indietro, esortando gli uomini a far presto: «Non c'è tempo da perdere,» gridò al terzo ufficiale Pitman che lavorava attorno alla scialuppa 5. Pitman lo ignorò. Non conosceva Ismay e non aveva tempo per uno sconosciuto in pantofole. Ismay ordinò di caricare la scialuppa con le donne e i bambini. Era troppo per Pitman: «Aspetto gli ordini del comandante,» gridò. Ad un tratto gli venne un sospetto circa l'identità dello sconosciuto Scivolò lungo il ponte, espresse il suo sospetto al capitano e gli chiese se doveva fare ciò che Ismay desiderava. Smith rispose con un brusco: «Procedete all'imbarco.» Ritornando al numero 5 Pitman vi saltò dentro e gridò: «,Avanti le donne!» La Signora Catherine Crosby e sua figlia Harriet furono spinte nella scialuppa con decisione dal rispettivo marito e padre, il capitano Edward Gifford Crosby, vecchio lupo dei grandi laghi. Il capitano Crosby aveva un sesto senso negli incidenti. Subito dopo l'urto, aveva dichiarato alla moglie: «Credo che sia la nostra ora!» Più tardi aveva aggiunto: «La nave è seriamente danneggiata, ma forse i compartimenti stagni resisteranno.» Ora sapeva che ogni speranza era inutile. Lentamente l'imbarco procedeva: la signorina Helen Ostby... La signora Darren... la signora Dodge e il suo bimbo di cinque anni... una giovane cameriera. Quando le altre donne si rifiutarono di salire sulla scialuppa da sole, venne il turno di qualche coppia. Poi qualche uomo. Quella era la regola a dritta: prima le donne e i bambini, poi, se c'era ancora posto, gli uomini. A poppa, il primo ufficiale Murdoch, che aveva il comando a dritta, incontrava le stesse difficoltà con la scialuppa numero 7. La diva Dorothy Gibson salì seguita dalla madre, poi esse riuscirono a persuadere i compagni di bridge di quella sera, William Sloper e Fred Seward, a unirsi a loro. Salirono altri passeggeri fino a che nella scialuppa vi furono diciannove o venti persone. Murdoch si rese conto che non poteva indugiare più a lungo. A mezzanotte e quarantacinque cominciò ad abbassare il numero 7, la prima scialuppa che toccò il mare. Poi ordinò a Pitman di occuparsi del numero 5, gli disse di ammainare il barcarizzo, strinse la mano ad alcuni passeggeri e sorrise: «Arrivederci, e buona fortuna.» Mentre il numero 5 si abbassava cigolando, Bruce Ismay gridava lì vicino: «Abbassate! Abbassate!» facendo grandi gesti con un braccio e appoggiando l'altro al paranco. «Se ve ne andrete fuori dei piedi,» esplose il quinto ufficiale Lowe che si stava occupando del paranco, «riuscirò forse a combinare qualcosa! Volete che abbassi più in fretta? Li farò annegare tutti!» Ismay ammutolì. Senza profferire parola si voltò e si diresse verso il numero 3. I membri più anziani dell'equipaggio trattennero il fiato. La reazione di Lowe era per loro l'avvenimento più drammatico che potesse accadere quella notte. Un quinto ufficiale non insulta il presidente della Compagnia per cui viaggia senza pagarla cara. Appena arrivati a New York, ci sarebbe stata la resa dei conti. Quasi tutti, infatti, credevano che avrebbero raggiunto New York. Nella peggiore delle ipotesi, sarebbero stati trasbordati su altre navi. «Peuchen,» dichiarò Charles M. Hays, quando il maggiore cominciò a darsi da fare con le scialuppe, «questa nave resisterà ancora per almeno otto ore. Me lo ha appena detto un vecchio lupo di mare, il signor Crosby di Milwaukee.» Monsieur Gatti, maitre del ristorante Francese à la carte della nave, si manteneva imperturbabile. In piedi, isolato sul ponte lance, sembrava il ritratto della dignità, con il cappello ben calzato, una borsa in mano e una coperta da viaggio accuratamente piegata sul braccio. I coniugi Smith e i coniugi Harper sedevano nella palestra vicino al ponte lance, chiacchierando tranquillamente. I cavalli meccanici erano in quel momento privi di cavalieri, dato che gli Astor se n'erano andati. E non c'era

nessuno neppure sulle biciclette fisse che i passeggeri amavano usare facendo muovere delle frecce indicatrici rosse e blu su un grande quadrante bianco Quella sala, con gli allegri pavimenti in linoleum a scacchi e le comode sedie di vimini, sembrava molto più confortante del ponte lance. Era certamente più calda, e dopo tutto, che bisogno c'era di affrettarsi? Nella sala fumatori quasi vuota, sul ponte A, quattro uomini sedevano, calmi, attorno ad un tavolo: sembrava che Archie Butt, Clarence Moore, Frank Millet e Arthur Ryerson volessero deliberatamente evitare la rumorosa confusione del ponte lance. Più in basso, l'ingrassatore Thomas Ranger aveva cominciato ad arrestare i quarantacinque ventilatori elettrici montati nella sala macchine, mentre pensava a quanti avrebbe dovuto ripararne l'indomani. L'elettricista Alfred White, addetto alla dinamo, si stava preparando il caffè, al suo posto di lavoro. A poppa estrema del Titanic, il timoniere George Thomas Rowe montava ancora di guardia, solo. Non aveva visto nè udito più nulla da quando, un'ora prima, l'iceberg era scivolato lungo la nave. Rimase stupito vedendo a un certo momento una scialuppa di salvataggio galleggiare a tribordo. Chiamò il ponte di comando: sapevano che c'era una barca in mare? Una voce incredula gli chiese chi fosse. Rowe si fece riconoscere, e sul ponte di comando si resero conto di averlo dimenticato. Gli risposero di recarsi immediatamente sul ponte portando con sè dei razzi. Rowe raggiunse un ripostiglio sul ponte sottostante, prese una scatola di metallo con dodici razzi e si avviò per ubbidire all'ordine: fu l'ultimo ad essere informato dell'accaduto. Gli altri lo conoscevano fin troppo bene, ormai. Il vecchio dottor O'Loughlin sussurrò alla cameriera Mary Sloan: «Accidenti, le cose si stanno mettendo male!» La cameriera Annie Robinson, vicino al locale posta, guardava l'acqua salire sul ponte F, e una valigetta che era stata abbandonata nel corridoio. In quel momento arrivò il carpentiere Hutchinson con un filo a piombo in mano; attonito, sgomento, estremamente preoccupato. Poco dopo, la signorina Robinson incontrò sul ponte Thomas Andrews che l'apostrofò: «Credevo di avervi detto di mettere il salvagente! Sbrigatevi e fate in modo che i passeggeri vi vedano. Mi sembra una trovata piuttosto misera.»

«Insomma, indossatelo... Se ci tenete alla vostra pelle, indossatelo.» Andrews aveva la facoltà di riuscire a capire molto bene il suo prossimo. Uomo dinamico e interessante, era ovunque, aiutando tutti, e tutti gliene erano naturalmente grati. Trattava le diverse persone in modo diverso secondo l'opinione che ne aveva. Dichiarò al loquace cameriere Johnson che tutto sarebbe andato per il meglio. Commentò con i coniugi Dick: «C'è qualche guaio più in basso, ma se le paratie tengono non affonderemo.» Disse invece a Mary Sloan, una cameriera dal carattere pratico e deciso: «La situazione è molto grave, ma tenete per voi le cattive notizie, per non spargere il panico.» Confidò a John B. Thayer, di cui si fidava istintivamente, che non dava alla nave «molto più di un'ora di vita». Alcuni membri dell'equipaggio non avevano bisogno di sentirselo dire. Verso mezzanotte e quarantacinque il marinaio scelto John Poingdestre lasciò il ponte lance per andare a prendere un paio di stivali di gomma. Li trovò nel castello di prora, sul ponte E. Stava per risalire, quando la parete divisoria in legno tra il suo alloggio e uno spazio riservato alla terza classe a dritta cedette e l'acqua irruppe costringendolo a farsi strada sommerso fino a mezzo busto. Più a poppa, il cameriere di sala Ray si recò nel suo alloggio sul ponte E per prendere un soprabito più caldo. Ritornando passò per «Scotland Road» dirigendosi verso la scala principale. I fuochisti e i passeggeri di terza classe se n'erano andati. La quiete regnava lungo i corridoi di passaggio, fatta eccezione

per l'acqua, che scorreva per il corridoio proveniente da prua. Ancora più a poppa l'assistente secondo cameriere Joseph Thomas Wheat tornò a prendere alcuni valori nella sua cabina sul ponte F, a sinistra. Era situata vicino al bagno turco, una lunga serie di vani arredati in uno stile ibrido tra vittoriano e alla Rodolfo Valentino. Il pavimento a mosaico, le pareti in mattonelle verdeazzurro, le travi dorate nel nudo soffitto rosso, le colonne in legno scolpito, tutto era ancora perfettamente asciutto. Quando però Wheat avanzò di pochi metri lungo il corridoio e si accinse a raggiungere le scale, notò qualcosa di strano: un sottile rivolo d'acqua scendeva lungo la scala provenendo dal ponte superiore, il ponte E. Era molto sottile, pochi millimetri, tanto da coprirgli appena il tacco della scarpa. Quando raggiunse il ponte E si accorse che l'acqua proveniva da tribordo. Comprese subito come stavano le cose: l'acqua che aveva invaso il ponte F ed era stata arrestata dalla porta stagna, aveva raggiunto il ponte E, sprovvisto di porte a tenuta, e stava riversandosi nel compartimento successivo. La sala caldaie numero 5 era il solo luogo in cui tutto sembrava ancora sotto controllo. Spenti i fuochi, il capofuochista Barrett mandò quasi tutti i suoi uomini al loro posto di manovra presso le scialuppe, mentre, con pochi altri, si fermava per aiutare i macchinisti Harvey e Shepherd alle pompe. Per ordine di Harvey sollevò il portello sistemato nel pavimento a dritta perchè Harvey potesse raggiungere i rubinetti di regolazione delle pompe. La sala macchine era ancora invasa dal vapore sviluppatosi nello spegnere i fuochi. Nell'incerta luce di quel bagno turco gli uomini continuavano a lavorare... ombre vaghe nella nebbia. A un certo momento, Shepherd, attraversando di corsa il locale, cadde nel portello e si ruppe una gamba. Harvey, Barrett e il fuochista George Kemish si precipitarono in suo aiuto, lo alzarono e lo portarono nella sala pompe, un vano separato, piazzato all'estremità dalla sala caldaie. Non era possibile in quel momento fare altro che metterlo in una posizione comoda... e immergersi di nuovo nelle nuvole di vapore. Poco dopo, dal ponte di comando giunse l'ordine di recarsi nelle scialuppe. Mentre gli uomini salivano, Shepherd giaceva solo nel locale delle pompe e Barrett e Harvey continuavano a manovrare i rubinetti; Nel quarto d'ora seguente i due uomini ripresero coraggio: il locale era ancora asciutto, il ritmo delle pompe rapido e regolare. Improvvisamente, il mare entrò mugghiando attraverso uno squarcio apertosi tra le caldaie, all'estremità anteriore del locale. L'intera paratia tra il comparto numero 5 e il numero 6 cedette. Harvey gridò a Barrett di raggiungere la scala di emergenza e questi ubbidì, mentre la spuma gli raggiungeva i piedi. Harvey si gettò verso il locale delle pompe dove giaceva Shepherd e stava per raggiungerlo, quando scomparve, sommerso da un torrente d'acqua. Il silenzio nella cabina radiotelegrafica era interrotto solo dal ticchettio dell'apparecchio. Phillips continuava a lanciare il suo segnale di soccorso e ad annotare le risposte ricevute. Bride non aveva ancora finito di vestirsi. Fino a quel momento, le notizie erano state incoraggianti La prima a rispondere fu la nave tedesca del Lloyd Frankfort. A mezzanotte e diciotto trasmise un rapido «OK... veniamo», ma non diede la sua posizione. Un minuto dopo giunsero altri segnali di risposta: la motonave Teople della Canadian Pacific... il transatlantico Virginian dell'Allan... la nave da carico russa Burma. I segnali si incrociavano nella notte. Le navi fuori portata ricevevano la notizia da quelle che entravano nel loro raggio... e l'appello si sparse così in cerchi sempre più larghi. Capo Race lo captò direttamente e lo trasmise a terra. Sulla terrazza dei magazzini Wanamaker a New York, un giovane telegrafista di nome David Sarnoff intercettò un debole segnale

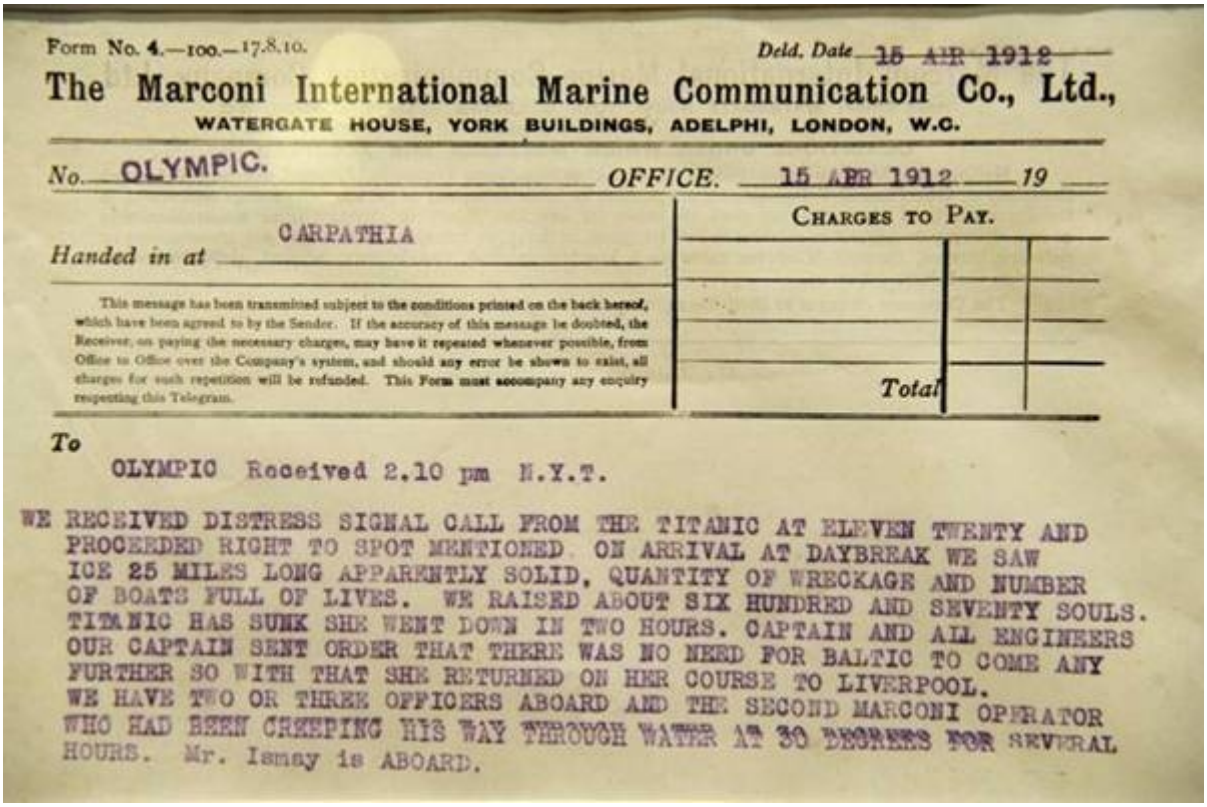
e anch'egli lo ritrasmise. Tutto il mondo rivolgeva la sua attenzione all'avvenimento. A poca distanza dal Titanic, navigava verso sud il Carpathia ignorando completamente il disastro. Il suo unico telegrafista, Harold Thomas Cottam, si trovava sul ponte quando Phillips aveva lanciato il suo CQD. Ora Cottam era tornato al suo apparecchio e cercava di darsi da fare. Sapeva il Titanic, trasmise, che Capo Race aveva dei messaggi privati per lui? Era mezzanotte e venticinque quando Phillips ricevette quella comunicazione dal Carpathia e l'interruppe con un secco: «Venite subito. Urtato iceberg. CQD posizione 41°46' Nord 50°14' Ovest.» Un attimo di silenzio pieno di incredulità... poi Cottam chiese se doveva riferire al suo capitano. Phillips rispose: «Sì, immediatamente.» Altri cinque minuti, poi la notizia consolante: il Carpathia distava solo cinquanta miglia e si dirigeva sul Titanic a tutta forza. A mezzanotte e trentaquattro, il Frankfort, che si trovava a centocinquanta miglia, chiamò ancora. Phillips chiese: «State venendo in nostro aiuto? E il Frankfort: a Cosa vi succede?» Phillips: «Dite al vostro comandante di venirci in aiuto. Abbiamo urtato un iceberg.»



Il Carpathia della Cunard Line

Il capitano Smith entrò nella cabina del telegrafista per conoscere la situazione. L'Olympic, la grossa nave gemella del Titanic, stava chiamando: era a cinquecento miglia di distanza, ma aveva una trasmittente di considerevole potenza, e avrebbe potuto svolgere un'ottima opera di collegamento. Phillips si mantenne in stretto contatto con essa, sollecitando al tempo stesso le navi più vicine. Che segnale lanciate?» domandò Smith. «CQD,» rispose Phillips. Bride ebbe un'idea brillante. CQD era il tradizionale segnale di soccorso, ma una convenzione internazionale aveva da poco stabilito di usare invece le lettere SOS - più facili da intercettare per un radioamatore. Suggerì pertanto: «Lancia un SOS; è il nuovo segnale, e potrebbe essere per te l'ultima occasione di usarlo.» Phillips ne rise come di uno scherzo, e cominciò a lanciare il segnale. L'orologio nella cabina radiotelegrafica segnava mezzanotte e quarantacinque quando il Titanic trasmise il primo SOS che fosse mai stato lanciato da un transatlantico nell'oceano. Nessuna delle navi con le quali era stato stabilito il contatto radio dava però tanto coraggio quanto la luce che brillava a dieci miglia a prua. Attraverso il binocolo, il quarto

ufficiale Boxhall vide chiaramente che si trattava di una nave. Ad un certo momento, mentre tentava di stabilire il contatto con la lampada per segnalazioni luminose, gli parve di vedere brillare una luce di risposta. Ma non riuscì a capire se lo fosse davvero, e concluse alla fine che si trattava probabilmente del fanale dell'albero.



Form No. 4.—100.—17.8.10.

Deld. Date 15 APR 1912

The Marconi International Marine Communication Co., Ltd.,

WATERGATE HOUSE, YORK BUILDINGS, ADELPHI, LONDON, W.C.

No. OLYMPIC. OFFICE. 15 APR 1912 19

Handed in at CARPATHIA

CHARGES TO PAY.

This message has been transmitted subject to the conditions printed on the back hereof, which have been agreed to by the Sender. If the accuracy of this message be doubted, the Receiver, on paying the necessary charges, may have it repeated whenever possible, from Office to Office over the Company's system, and should any error be shown to exist, all charges for such repetition will be refunded. This Form must accompany any enquiry respecting this Telegram.

Total

To

OLYMPIC Received 2.10 pm N.Y.T.

WE RECEIVED DISTRESS SIGNAL CALL FROM THE TITANIC AT ELEVEN TWENTY AND PROCEEDED RIGHT TO SPOT MENTIONED. ON ARRIVAL AT DAYBREAK WE SAW ICE 25 MILES LONG APPARENTLY SOLID, QUANTITY OF WRECKAGE AND NUMBER OF BOATS FULL OF LIVES. WE RAISED ABOUT SIX HUNDRED AND SEVENTY SOULS. TITANIC HAS SUNK SHE WENT DOWN IN TWO HOURS. CAPTAIN AND ALL ENGINEERS OUR CAPTAIN SENT ORDER THAT THERE WAS NO NEED FOR BALTIC TO COME ANY FURTHER SO WITH THAT SHE RETURNED ON HER COURSE TO LIVERPOOL. WE HAVE TWO OR THREE OFFICERS ABOARD AND THE SECOND MARCONI OPERATOR WHO HAD BEEN CREEPING HIS WAY THROUGH WATER AT 30 DEGREES FOR SEVERAL HOURS. Mr. Ismay is ABOARD.

Messaggio telegrafico originale che riporta il segnale di emergenza lanciato dal Titanic prima dell'affondamento

Occorreva prendere qualche altro provvedimento. Appena il timoniere Rowe giunse sul ponte di comando, il capitano Smith gli chiese se aveva i razzi con sè. Rowe glieli mostrò, ed il capitano ordinò di lanciarne uno ogni cinque sei minuti. A mezzanotte e quarantacinque un bagliore squarciò la notte. Il primo razzo fu lanciato a dritta. Si innalzò, oltre l'alberatura, poi, lontano, scoppiò in una pioggia di scintille luminose che caddero in mare. Nella luce biancoazzurra il quinto ufficiale Lowe indugiò per un attimo ad osservare il volto stupito di Bruce Ismay. A dieci miglia di distanza l'allievo James Gibson si trovava sul ponte di comando del Californian. La strana nave giunta da est era ormai immobile da un'ora, e Gibson la osservava con interesse. Attraverso il binocolo riusciva a distinguere un gruppo di luci sul cassero e quelle laterali di posizione. Per un momento ebbe l'impressione che, dalla nave, tentassero di comunicare con il Californian mediante una lampada per segnalazioni luminose. Provò a rispondere, ma rinunciò subito pensando che si trattasse semplicemente del fanale dell'albero della nave sconosciuta. Anche il secondo ufficiale Herbert Stone, mentre camminava sul ponte di comando del Californian, non perdeva d'occhio la strana nave. A mezzanotte e quarantacinque vide un improvviso scoppio di luci bianche accendersi alto sopra di essa. Strano, pensò, che una nave lanci dei razzi nella notte.

Vai ora, io mi fermerò ancora un poco Il passeggero di seconda classe Lawrence Beesley sapeva di essere ignorantissimo in fatto di problemi marittimi, ma comprendeva il significato dei razzi. Il Titanic aveva bisogno di soccorso al punto da chiamare qualunque nave fosse abbastanza vicina per poter accorrere in tempo. Anche gli altri passeggeri sul ponte lance lo capivano. Nessuno ormai scherzava o esitava. Non c'era nemmeno il tempo di dirsi addio. «Va tutto bene, piccola,» disse Dan Marvin alla sua giovane sposa. «Vai ora, io mi fermerò ancora un poco.» Le mandò un bacio mentre la guardava salire nella scialuppa. «Ci vedremo più tardi,» sorrise Adolf Dyker aiutando la moglie a scavalcare la falchetta. «Abbi coraggio, qualunque cosa succeda, abbi coraggio,» fu l'esortazione del dottor W. T. Minahan alla moglie, mentre si ritraeva con un altro passeggero. Il signor Turrell Cavendish non disse una parola alla signora Cavendish. Solo un bacio... una lunga occhiata... un altro bacio... poi l'uomo scomparve nella folla. Mark Fortune trattenne i gioielli della moglie mentre con il figlio Charles seguiva il suo imbarco e quello delle tre figlie. «Me ne occuperò io, noi saliremo nella prossima scialuppa,» spiegò. «Charles,» gridò una delle ragazze al fratello, «abbi cura di papà.» Walter, devi venire con me,» supplicò la signora Douglas. «No,» rispose il marito, voltandosi. «Devo comportarmi da gentiluomo.»

«Cerca di stare con il maggiore Butt e il signor Moore,» fu l'ultima raccomandazione della moglie. «Sono grandi e grossi, se la caveranno certamente.» Tra la folla spiccava una giovane coppia spagnola in luna di miele. Il signor Victor de Satode Penasco aveva appena diciotto anni e sua moglie diciassette. Nessuno dei due capiva l'inglese. La contessa di Rothes li vide, mentre osservavano attoniti la scena, e li incitò a far presto. Poche parole concitate in francese... poi il signor Penasco affidò la moglie alle cure della contessa e rientrò nell'ombra. Alcune mogli si rifiutavano di entrare nelle scialuppe. I coniugi Meyer di New York si vergognavano di discutere quel problema in pubblico; ritornarono in cabina, dove decisero di separarsi per il bene del loro bambino. Arthur Ryerson dovette ripetere alla moglie la legge del mare: «Devi ubbidire. Quando ci sarà l'ordine: «Donne e bambini nelle scialuppe! " e quando verrà il tuo turno, dovrai andare. Io rimarrò qui con Jack Thayer.» Alexander T. Compton fu altrettanto deciso, quando sua madre dichiarò che sarebbe rimasta, piuttosto che lasciarlo solo. «Non fare pazzie, mamma, sali in barca con mia sorella, io me la caverò da solo.» Anche i coniugi Smith discutevano su questo problema. Vedendo il capitano in piedi, con in mano un megafono, la signora prese una rapida decisione. Gli si avvicinò, gli spiegò che era sola al mondo e lo pregò di permettere al marito di seguirla. Il vecchio comandante la ignorò, e, alzato il megafono, gridò: «Prima le donne e i bambini!» In quel momento sopraggiunse il signor Smith: «Non badi a quel che dice, capitano, farò in modo che salga in barca.» Si volse alla moglie, scandendo le parole: «Non mi sono mai sognato di chiederti di ubbidire, ma questa volta devo farlo e non ammetto discussioni. E solo una questione di forma dare la precedenza alle donne e ai bambini. La nave è perfettamente attrezzata e ci salveremo tutti.» La signora Smith domandò ancora se diceva proprio la verità, e il marito rispose con fermezza: «Sì.» Si baciarono dicendosi addio, e, mentre la scialuppa veniva calata in mare, egli le gridò dal ponte: «Tieni le mani in tasca, fa molto freddo.» In qualche caso, non bastò un gentile inganno. La signora Taussig era avvinghiata al marito quando la scialuppa numero 8 cominciò a scendere portando anche sua figlia. La signora se ne accorse e si volse gridando: «Ruth!» La breve distrazione fu sufficiente: due uomini

la strapparono dal marito e la gettarono nella scialuppa che stava abbassandosi. Un marinaio afferrò la signora Charlotte Collyer per un braccio, un altro la prese per la vita, e insieme la trascinarono lontana dal marito. Mentre la donna si dibatteva per liberarsi, il signor Collyer le gridò: «Vai, Lottie! Per amor del cielo, sii coraggiosa e vai! Troverò posto in un'altra scialuppa.» Quando Celiney Yasbeck si rese conto di doversi imbarcare sola, prese a piangere e a gridare, ma la scialuppa fu calata in mare, mentre tentava invano di uscirne per raggiungere il marito. La signora Allison di Montreal non si lasciò smontare nè con il regolamento nè con la maniera forte. Poco lontana dagli altri, rimaneva vicina al marito. Dei loro figli, Trevor aveva preso posto in una scialuppa con la bambinaia, ma la piccola Lorraine, di tre anni, si teneva aggrappata alla gonna della mamma. Anche la signora Straus si rifiutò di andarsene da sola: «Sono sempre stata con mio marito, perchè dovrei lasciarlo ora?» Avevano percorso infatti molta strada insieme: le ceneri della Confederazione... il piccolo commercio di porcellana a Filadelfia... la creazione di Macy, fino a farla diventare un'istituzione nazionale... il Congresso... ed ora il felice tramonto che coronava una vita piena di successi: consigli di amministrazione, opere di carità, divertimenti, viaggi. Durante l'inverno erano stati a Cap Martin e la traversata inaugurale del Titanic era sembrata loro un simpatico modo per concludere il viaggio. Gli Straus si erano recati sul ponte insieme agli altri, nella notte; la signora Straus parve prima esitare sulla decisione da prendere. Affidò i gioielli alla sua cameriera, Ellen Bird, poi li riprese. Poco dopo attraversò il ponte lance e stava ormai per prender posto nella scialuppa numero 8 quando si volse e tornò dal marito. Aveva deciso: «Viviamo insieme da tanti anni: ovunque tu sia, ci sarò anch'io.» Archibald Gracie, Hugh Woolner ed alcuni altri loro amici tentarono invano di convincerla a imbarcarsi. Woolner si volse quindi al signor Straus: «Sono certo che nessuno solleverà obiezioni se un vecchio signore come lei prenderà posto in una scialuppa...»

«Non mi muoverò prima degli altri uomini,» fu la risposta, e così fece. La signora Straus strinse il braccio del marito e gli fece una carezza, mostrando un volto sorridente a lui e al gruppo che li circondava. Poi si accomodarono su due sedie a sdraio. La maggior parte delle donne, però, accettò di prender posto nelle scialuppe. Giungevano accompagnate dai rispettivi mariti, o, quelle che viaggiavano sole, dagli uomini che si erano spontaneamente assunti il compito di aiutarle. Era l'epoca in cui un gentiluomo, all'inizio di una traversata atlantica, offriva i propri servizi alle «signore sole». Quella notte, la cavalleria si dimostrò molto utile. La signora Graham, la diciannovenne Margaret e la sua governante, la signorina Shutes, presero posto nella scialuppa numero 8 aiutate da Howard Case, direttore della filiale londinese della Vacuum Oil e dal giovane Washington Augustus Roebling, erede del re dell'acciaio, che aveva appena iniziata la sua carriera quale direttore delle officine automobilistiche Mercer a Trenton, nel New Jersey. Quando il numero 8 toccò il pelo dell'acqua, la signora Graham vide Case, che, sporgendosi dal parapetto, accendeva una sigaretta augurando loro buon viaggio. La signora Appleton, la signora Cornell, la signora Brown e la signorina Edith Evans, che ritornavano da un funerale di famiglia in Gran Bretagna, erano sotto la protezione del colonnello Gracie, che le perse di vista in mezzo alla folla, per ritrovarle soltanto molto più tardi. Il colonnello forse era stato distratto dal tentativo di aver cura anche della signora Candee, sua compagna di tavolo. La signora Candee, che tornava da Parigi dove si era recata a trovare il figlio, vittima di un incidente aviatorio, doveva essere stata, un

tempo, molto attraente. Tutti desideravano farle da cavaliere. Quando Edvard A. Kent, altro suo compagno di tavola, la incontrò dopo la collisione, la signora gli affidò una miniatura in avorio di sua madre. In quel momento sopraggiunsero Hugh Woolner e Bjornstrom Steffanson, che la fecero salire nella scialuppa 6. Woolner la salutò, dopo averle assicurato che l'avrebbe fatta ritornare subito a bordo, non appena il Titanic si fosse raddrizzato. Poco dopo giunsero, in cerca della signora Candee, Gracie e Clinch Smith, ma Woolner disse loro, con una certa soddisfazione, che le aveva già prestato i suoi servigi e l'aveva fatta salire su una scialuppa. La situazione si faceva sempre più grave: l'inclinazione del ponte aumentava continuamente, rendendo i movimenti sempre più difficili. Alcuni di quelli che avevano lasciato tutto in cabina pensarono che sarebbe stato meglio tornare a prendere qualcosa. Ma ebbero delle sorprese spiacevoli. Celiney Yasbeck trovò la sua completamente sommersa, lo stesso accadde a Gus Cohen. Victorine, la cameriera francese di Ryerson, visse un istante ancora più drammatico. Trovò la cabina ancora asciutta, ma, mentre radunava alcune cose da portare con sè, udì una chiave girare nella serratura e comprese immediatamente che il cameriere, ritenendola vuota, aveva chiuso la porta, come misura di sicurezza contro i furti. Il suo grido arrivò appena in tempo per evitarle di rimanere prigioniera là dentro. Senza voler correre altri rischi, ritornò sul ponte a mani vuote. Il tempo passava velocemente. Thomas Andrews correva da una scialuppa all'altra sollecitando le signore a salirvi: «Signore, dovete far presto. Non c'è un istante da perdere! Non potete scegliere la vostra scialuppa. Avanti, su, a bordo, a bordo!» Andrews aveva delle buone ragioni per essere esasperato. Le reazioni delle donne non si erano mai rivelate imprevedibili fino a quel punto. Una ragazza, che stava per prender posto nella scialuppa numero 8, gridò improvvisamente: «Ho dimenticato la fotografia di Jack; devo tornare a prenderla.» Tutti protestarono, ma la ragazza partì come un razzo. In un attimo riapparve con la fotografia e venne caricata di peso nella scialuppa. Tutto appariva così urgente - anche se regnava ancora la calma - che al secondo ufficiale Lightoller parve una perdita di tempo quando il comandante in seconda Wilde gli chiese di aiutarlo a trovare le armi da fuoco. Condusse subito il capitano Wilde e il primo ufficiale Murdoch all'apposito ripostiglio. Wilde gli consegnò una pistola: «Potreste averne bisogno.» Lightoller se la mise in tasca e ritornò in fretta alle scialuppe. Una dopo l'altra le barche furono calate in mare; il numero 6 a mezzanotte e cinquantacinque... il numero 3 all'una... il numero 8 all'una e dieci. Guardandole allontanarsi, il passeggero di prima classe William Carter consigliò ad Harry Widener di cercar un posto anche per sè. Widener scosse il capo: «Penso che rimarrò a bordo, Billy, e tenterò la sorte.» Alcuni dei membri dell'equipaggio non erano altrettanto ottimisti. L'assistente cameriere di seconda classe Wheat, vedendo che il capo cameriere Latimer indossava il salvagente sopra al cappotto, gli consigliò di metterlo sotto, per facilitare i movimenti del nuoto. Sul ponte di comando, il quarto ufficiale Boxhall, che lanciava i razzi col timoniere Rowe, non riusciva a capacitarsi di quanto stava accadendo. «Capitano,» chiese, «la situazione è davvero grave?» Il signor Andrews,» rispose tranquillamente Smith, «prevede che la nave galleggerà ancora per un'ora o un'ora e mezzo.» Lightoller aveva un riferimento ancora più sicuro: la ripida scala di emergenza che collegava il ponte lance al ponte E. L'acqua saliva lentamente, e di tanto in tanto Lightoller gettava un'occhiata per controllare il numero dei gradini sommersi. Poteva vederli bene, grazie alle luci che brillavano ancora sotto l'acqua verde chiara. Il suo punto

di riferimento gli diceva che il tempo volava. L'acqua saliva sempre più rapidamente, ormai a vista d'occhio. Una graziosa francesina inciampò e cadde mentre tentava di salire nel battello numero 9. Una signora anziana, con un abito nero, fece un passo falso nel salire sul numero 10 e cadde tra la prua e il fianco della nave. Mentre la folla tratteneva il fiato, qualcuno l'afferrò miracolosamente per la caviglia. Altre mani la trassero in salvo sul ponte di passeggiata, più in basso, ed ella risalì sul ponte lance, per tentare di nuovo, e questa volta ci riuscì. Alcune donne persero la calma. Una vecchia signora creò molta confusione al numero 9. Alla fine si liberò da coloro che la circondavano e corse lontano dalla scialuppa. Una donna isterica tentò affannosamente di salire sul numero 11. Il cameriere Witter si arrampicò sul parapetto per aiutarla, ma ella perse l'equilibrio e i due caddero insieme nell'imbarcazione. Una donna alta e grossa se ne stava ritta vicino al numero 13, piangendo: «Non mettetemi nella scialuppa, non voglio; in vita mia non sono mai stata in una barca.» Il cameriere Ray tagliò corto alle sue proteste: «E adesso ci dovete andare; calmatevi, è meglio!» Il consiglio di caricare alcune scialuppe dal ponte inferiore provocò solo molta confusione. Le porte che avrebbero dovuto servire allo scopo non furono mai aperte, le scialuppe che dovevano essere accostate furono allontanate, le persone che dovevano essere caricate furono abbandonate. Quando i Caldwell e molti altri si inoltrarono per un corridoio chiuso del ponte C, qualcuno, che non li aveva visti passare, chiuse la porta alle loro spalle. Solo più tardi alcuni uomini del ponte si accorsero di loro ed abbassarono una scala per farli risalire. La mancanza di marinai addestrati aumentò la confusione. Alcuni degli uomini migliori avevano manovrato le prime scialuppe, altri erano impegnati in lavori speciali: riunire le lanterne, aprire le finestre sul ponte A, aiutare a lanciare i razzi. Sei marinai che si erano recati sottocoperta per sbloccare uno dei corridoi inferiori non tornarono mai più; erano probabilmente rimasti intrappolati chissà dove. Ora Lightoller stava distribuendo i pochi aiuti che gli erano rimasti: solo due uomini per ogni scialuppa. Il numero 6 era giunto a metà discesa quando una donna gridò verso il ponte lance: «Abbiamo soltanto un marinaio a bordo!»

«Non c'è nessun marinaio fra voi?» chiese Lightoller rivolto al gruppo che stava sul ponte. Se credete che possa guidarli io,» gridò una voce. Siete marinaio?»

«Sono pratico di barche a vela.»

«Se siete abbastanza in gamba per calarvi lungo quel tirante, potete scendere.» Il maggiore Arthur Godfrey Peuchen del Royal Canadian Yacht Club si lasciò scivolare lungo il tirante di prua fino alla scialuppa. Fu l'unico uomo a cui, in quella notte, Lightoller permise di salire in un battello di salvataggio. A dritta gli uomini erano più fortunati. Murdoch continuava a permettere loro di imbarcarsi, se c'era posto. L'aviatore francese Pierre Maréchal e lo scultore Paul Chevré salirono nel numero 7. Una coppia di commercianti raggiunse il numero 5. Quando il numero 3 stava per essere abbassato, Henry Sleeper Harper, non solo si unì alla moglie, ma portò con sè il cagnolino pechinese Sun Yat-sen e un interprete di lingue orientali, di nome Hamad Hassah, che aveva preso con sè al Cairo, per capriccio. Sempre a tribordo, il dottor Washington Dodge indugiava incerto all'ombra del numero 13, quando il cameriere di sala Ray si accorse di lui e gli chiese se sua moglie e suo figlio fossero già a bordo di una scialuppa. Dodge rispose affermativamente, e Ray si sentì sollevato perchè nutriva per quella famiglia un interesse particolare. Aveva servito i Dodge, che provenivano dall'Olyznzic,

ed era stato addirittura la causa della presenza dei Dodge a bordo... Non c'era tempo per fare della filosofia. Ray fu esplicito: «E meglio che prendiate posto qui") e gli indicò la scialuppa. Al numero 1, la scena si svolgeva in termini addirittura salottieri. Sir Cosmo Duff Gordon, sua moglie e la segretaria di quest'ultima, la signorina Francatelli - che Lady Gordon amava chiamare signorina Franks - chiesero a Murdoch se potevano salire-nella scialuppa. «Ma certo, mi farà molto piacere,» fu la risposta di Murdoch secondo Sir Cosmo. Alla vedetta George Symons, che stava ritta lì vicino, parve invece che Murdoch dicesse soltanto: «Sì, saltate.» Giunsero quindi due americani, Abraham Solomon e C. E. H. Stengel che furono fatti entrare nella barca. Stengel ebbe difficoltà a scavalcare il parapetto; infine ci riuscì. Murdoch, che era molto agile, rise celiando: «E la cosa più divertente che abbia visto questa notte.» Lì attorno sembrava non esserci più nessuno. Tutte le scialuppe si erano allontanate, e la folla si era spostata verso poppa. Sistemati i cinque passeggeri sani e salvi a bordo, Murdoch aggiunse sei fuochisti, affidò il comando alla vedetta Symons e disse: «Allontanatevi un poco dal fianco della nave e ritornate quando vi chiamerò.» Fece un cenno agli uomini della gru e così la scialuppa numero 1 (che poteva portare quaranta persone) venne messa in mare con dodici passeggeri a bordo. Mentre la scialuppa si abbassava cigolando, l'ingrassatore Walter Hurst la osservò dal ponte a prua. Egli ricorda di aver commentato in tono caustico: «Per far allontanare le scialuppe devono pur metterci dentro qualcuno.» Più in basso, in terza classe, stavano i passeggeri ai quali l'opportunità di salire o no sul numero 1 non era nemmeno stata offerta. Un folto gruppo di uomini e donne si aggirava ai piedi della scala principale di terza classe, a poppa, sul ponte E. Vi si trovavano frammischiati i camerieri che li avevano fatti salire. In un primo tempo, furono soltanto donne e qualche coppia, poi cominciarono ad affluire gli uomini, aprendosi un varco da «Scotland Road», con i propri bagagli. Ora erano tutti insieme, rumorosi e inquieti tra i soffitti bassi, le lampadine nude, la semplicità delle lisce pareti bianche. Il cameriere di terza classe John Edward Hart tentò, senza molto successo, di far loro indossare i salvagente. Le esitazioni erano dovute sia al fatto che egli li rassicurava che non c'era pericolo, sia al fatto che molti di quei passeggeri non capivano l'inglese. L'interprete Muller fece il possibile per spiegare gli ordini ai finlandesi e agli svedesi, ma le cose andavano per le lunghe. A mezzanotte e mezzo giunse l'ordine di mandare le donne e i bambini sul ponte lance. Era assurdo pensare che sarebbero riuscite a trovare la strada da sole, nel labirinto di passaggi che separavano la terza classe dalle altre; perciò Hart decise di accompagnarvele a piccoli gruppi. Ci volle del tempo per riunirle, ma alla fine un piccolo convoglio partì. Fu un lungo viaggio per l'ampia scala fino alla sala di terza classe sul ponte C... attraverso la coperta... la biblioteca di seconda classe e gli alloggi di prima. Poi lungo il corridoio dell'infermeria, il salone per i domestici dei passeggeri di prima classe, e finalmente su per la grande scala fino al ponte lance. Hart condusse il gruppetto al battello numero 8, ma il suo lavoro non era finito. Era appena riuscito a imbarcare le donne, che queste ridiscesero, per rifugiarsi in un luogo più caldo. Era l'una passata quando Hart potè ritornare al ponte E per radunare un altro gruppo. Anche questa volta non fu una cosa facile. Molte donne rifiutavano di muoversi, mentre invece alcuni uomini insistevano per farlo. Ma questo era fuori discussione, dati gli ordini ricevuti. Finalmente potè ricominciare il lungo tragitto. All'una e venti raggiunse di nuovo il ponte lance e sistemò il secondo gruppo nel battello numero 15. Non c'era più tempo per tornare a prendere

altre passeggere. Murdoch gli ordinò di salire lui stesso nella scialuppa, e Hart lasciò la nave col secondo gruppo all'una e trenta circa. Non c'erano ordini precisi. In un modo o nell'altro molti passeggeri di terza classe aggirarono la strettoia sul ponte E e raggiunsero la coperta, dove si fermarono in attesa. Non c'era nessuno che potesse aiutarli o guidarli. Alcuni dei divisori che isolavano i loro alloggi erano stati abbattuti. Coloro che li avevano attraversati vagavano nelle parti più lontane della nave. Qualcuno riuscì anche a trovare la strada per il ponte lance. La maggior parte delle suddivisioni però esisteva ancora, e i passeggeri di terza classe che intuivano il pericolo e volevano raggiungere le scialuppe, dovevano affidarsi esclusivamente alle proprie risorse. Come un corteo di formiche, una lunga fila di uomini e donne si fece strada arrampicandosi su per uno degli alberi di carico del ponte, strisciando lungo il suo braccio per raggiungere per prima cosa gli alloggi di prima classe, e poi, superando una cancellata, il ponte lance. Alcuni scivolarono sotto una corda che era stata tirata attraverso il ponte di coperta, spingendosi oltre verso poppa. Fatto questo, era abbastanza facile raggiungere la scala di seconda classe e quindi le scialuppe. Un altro gruppo di passeggeri che avevano raggiunto in un modo o nell'altro la passeggiata di seconda classe sul ponte B, non seppero più che strada prendere. Disperati, ripiegarono su una scala di sicurezza destinata all'equipaggio. Essa passava vicino alle finestre illuminate del ristorante à la carte di prima classe. Anna Sjoblom e un'altra ragazza, che si accingevano a salirla, vi gettarono lo sguardo e rimasero stupefatte nel vedere le tavole meravigliosamente preparate, con argenteria e fine porcellana, per il giorno seguente. L'altra ragazza ebbe la tentazione di rompere la finestra con un calcio ed entrare, ma Anna la convinse che la compagnia le avrebbe fatto pagare i danni. Molti dei passeggeri di terza classe salirono per un'altra scala di sicurezza e arrivarono così al passaggio di prima classe verso le scialuppe. Altri ancora si presentarono davanti alle suddivisioni tra classe e classe e chiesero che li lasciassero passare. Mentre il passeggero di terza classe Daniel Buckley saliva alcuni scalini che conducevano a una porta che dava sulla prima classe, l'uomo che lo precedeva fu respinto brutalmente da un marinaio di guardia. Il passeggero, furibondo, si rialzò e riprese a salire i gradini. Il marinaio lo guardò, chiuse la porta e fuggì. Il passeggero fece saltar la serratura e passò, gridando al marinaio che se l'avesse preso gliel'avrebbe fatta pagar cara. Superata così la suddivisione, Buckley e decine d'altre persone passarono in prima classe. A un altro passaggio tra terza e prima classe, sorvegliato da un marinaio, si presentarono Kathy Gilnagh, Kate Mullins e Kate Murphy. (Sul Titanic le ragazze irlandesi sembravano chiamarsi tutte Katherine). Dietro di loro comparve il passeggero di terza classe Jim Farrell, un compatriota delle ragazze. «Grand'uomo» ruggì, «aprite la porta e lasciateci passare!» Fu una splendida dimostrazione del potere di una voce. Con gran meraviglia delle ragazze il marinaio obbedì. I guai di Kathy Gilnagh tuttavia non erano finiti. Sbagliò strada... perse di vista le amiche... si ritrovò sola sulla passeggiata di seconda classe, senza aver la minima idea della via da percorrere per raggiungere le imbarcazioni. Il ponte era deserto, ad eccezione di un uomo appoggiato al parapetto che guardava nella notte. Si issò la ragazza in spalla per cercar di farle raggiungere il ponte superiore. Quando alla fine Kathy mise piede sul ponte lance, il battello numero 16 stava per essere abbassato. Un uomo la respinse: non c'era più posto. «Ma io voglio andare con mia sorella!» gridò Kathy. Non aveva sorelle, ma le sembrò un buon sistema per commuovere l'uomo, e infatti ci riuscì. «Va bene,

salite,» egli mormorò e la fece calar nella scialuppa mentre questa scendeva in mare: un altro passeggero di terza classe era salvo. Ma per ogni passeggero di terza classe che riusciva a trovare una via di scampo, ce n'erano centinaia che vagavano senza speranza a prua... sul cassero... ai piedi della scala sul ponte E. Alcuni erano rimasti nelle loro cabine, dove il giovane Martin Gallagher trovò tra gli altri Mary Agatha Glynn e quattro compagne, ormai senza speranza. Riuscì a condurle alla scialuppa numero 13, per ritornare quindi sul ponte. Altri cominciarono a pregare. Il passeggero di terza classe Gus Cohen, attraversando la sala da pranzo di terza classe un'ora circa dopo la collisione, vi trovò riunite un certo numero di persone, molte delle quali con il rosario in mano. La situazione peggiore era quella del personale del ristorante a la carte di prima classe. Erano in una posizione poco chiara; non erano evidentemente passeggeri, e, da un punto di vista tecnico, non facevano neppure parte dell'equipaggio. Il ristorante non era gestito dalla White Star, ma era stato dato in concessione a Monsieur Gatti. I suoi dipendenti non avevano perciò alcuna qualifica precisa; oltre a questo, erano quasi tutti francesi o italiani, trattati quindi con sospetto dagli anglosassoni del 1912, per cui la loro situazione era ancora peggiore. Fin dal primo momento non si erano fatti illusioni. Il cameriere Johnson ricordò di averli visti riuniti nei loro alloggi, sul ponte di poppa E.

Il ponte del Titanic all'estrema poppa, fotografato durante il viaggio verso Queenstown

Il signor Gatti, il capocuoco e il suo aiutante, Paul Maugé, furono i soli a raggiungere il ponte lance. Poterono farlo perchè indossavano abiti borghesi, e l'equipaggio li scambiò per passeggeri. Giù nella sala macchine, nessuno pensava lontanamente a muoversi. Gli uomini lottavano disperatamente per mantenere la pressione del vapore... le luci accese... le pompe in azione. A poppa, nella sala caldaie numero quattro, il capo macchinista Bell fece sollevare tutte le paratie stagne: quando l'acqua le avesse raggiunte avrebbero potuto essere nuovamente abbassate; nel frattempo sarebbe stato più facile spostarsi. L'ingrassatore Fred Scott tentò di liberare un compagno intrappolato nel passaggio dietro una delle porte. L'ingrassatore Thomas Ranger arrestò finalmente l'ultimo dei quarantacinque ventilatori: consumavano troppa energia elettrica. Thomas Patrick Dillon aiutò a trasportare una serie di lunghi tubi dai compartimenti di poppa,

per poter accrescere la portata delle pompe di aspirazione nella sala caldaie numero quattro. Qui il fuochista George Cavell era impegnato a spegnere i fuochi. Ne sarebbe risultata una disponibilità ancor minore di energia; ma bisognava evitare che si verificassero esplosioni quando il mare avesse invaso il numero quattro. All'una e venti circa, quando aveva quasi terminato il suo lavoro, vide che l'acqua cominciava a filtrare attraverso le lamiere del pavimento. Cavell lavorò con raddoppiata energia ma, quando l'acqua gli arrivò alle ginocchia, non ce la fece più. Era quasi in cima alla scala di sicurezza quando si rese conto di aver abbandonato i suoi compagni. Ridiscese, ma solo per scoprire che anch'essi se n'erano andati. Con la coscienza tranquilla tornò alla scala e raggiunse il ponte. La maggior parte delle scialuppe era ormai stata messa in mare. Si allontanavano lentamente dal Titanic ad una ad una, con il lieve sciacquio dei remi che rompevano la superficie perfettamente liscia del mare. «Non ho mai tenuto un remo in mano, ma credo di poter remare lo stesso,» dichiarò un cameriere alla signora White, mentre il battello numero 8 si allontanava. Gli occhi dei passeggeri di tutte le scialuppe erano fissi sul Titanic, sugli alberi e sui quattro enormi fumaioli che si stagliavano, netti e scuri, nella limpida notte azzurra. I ponti di passeggiata erano illuminati, le lunghe file di oblò brillavano di luci. Dalle barche si vedevano le persone appoggiate ai parapetti, si udivano le note dell'orchestrina nella notte tranquilla. Sembrava impossibile che qualcosa non dovesse funzionare a dovere su quella nave; eppure, mentre molti uomini erano lì, entro i piccoli battelli, essa era là, sbandata e appruata. Illuminata da poppa a prora, faceva pensare a una torta di compleanno. Faticosamente, le scialuppe si allontanavano sempre più. Quelle a cui era stato ordinato di fermarsi attendevano con i remi alzati. Altre, che avevano ricevuto l'ordine di dirigersi verso la nave di cui si vedevano le luci in lontananza, iniziarono il loro penoso viaggio. Quella nave sembrava così vicina che il capitano Smith ordinò alla scialuppa numero 8 di raggiungerla, farvi salire i suoi passeggeri e ritornare a prenderne altri. Quasi nello stesso istante chiese al timoniere Rowe, che stava lanciando razzi, se pensava di potersi mettere in contatto con essa per mezzo della lampada per segnalazioni luminose. Rowe rispose che forse ci sarebbe riuscito. Il comandante ordinò allora: «Chiamate quella nave, e appena risponde comunicatele: «Qui il Titanic, stiamo affondando, tenete pronte tutte le vostre scialuppe.» Il tentativo era stato già fatto da Boxhall, ma Rowe voleva ritentare: così, tra un razzo e l'altro, chiamò la nave sempre più spesso. Nessuna risposta. Ad un tratto Rowe disse al capitano Smith che gli sembrava di aver visto un'altra luce a dritta. Il vecchio lupo di mare puntò il binocolo e comunicò a Rowe in tono cortese che si trattava di una stella. Lo zelo del suo giovane timoniere però gli piaceva, per cui prestò a Rowe il binocolo affinchè potesse sincerarsene. Boxhall, nel frattempo, continuava a lanciare razzi. Prima o poi, essi avrebbero certamente richiamato l'attenzione della nave sconosciuta. Sul ponte del Californian il secondo ufficiale Stone e l'allievo Gibson contavano i razzi: a mezzanotte e cinquantacinque erano cinque. Gibson tentò di nuovo con la sua lampada per segnalazioni, e all'una alzò il binocolo per dare un'altra occhiata. In tempo per vedere il sesto razzo. All'una e dieci Stone, col portavoce, comunicò al capitano Lord nella sala nautica quel che stava accadendo. Questi gli chiese: «Sono segnali di riconoscimento?»

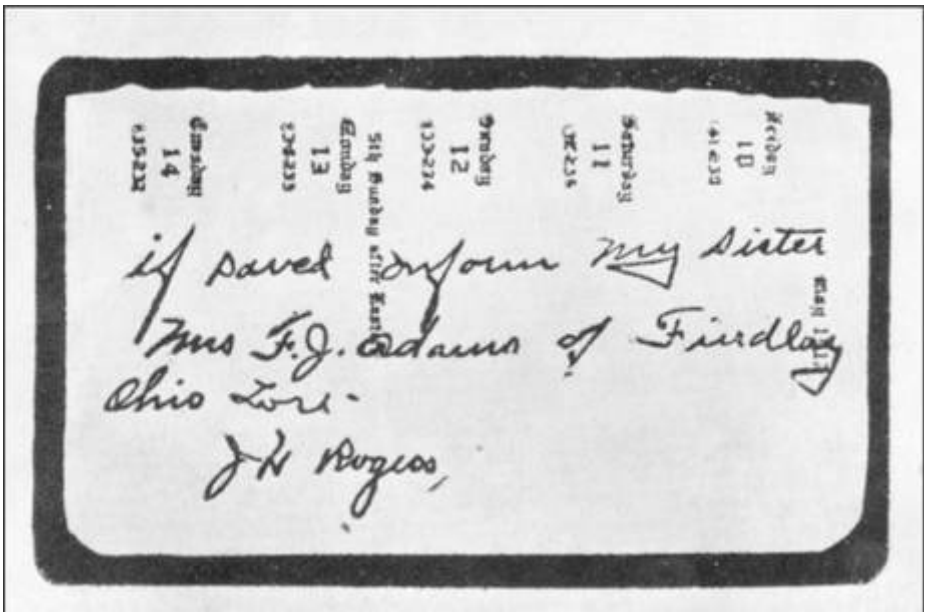
«Non so,» rispose Stone, «mi sembrano razzi bianchi.» Il comandante gli consigliò di ritentare con la lampada per segnalazioni luminose. Poco più tardi Stone passò il

binocolo a Gibson: a Guardatela un momento. La sua posizione mi sembra molto strana e così pure le luci.» Gibson studiò la nave attentamente: sembrava piegata su un fianco. Aveva, come egli disse, «un fianco quasi completamente fuori dell'acqua». Stone, in piedi vicino a lui, notò che le luci laterali rosse di posizione erano scomparse.

Credo sia finita, Hardy Sembrava che le altre navi non capissero. All'una e venticinque l'Olympic chiese: «Fate rotta a sud per venirci incontro?» Phillips pazientemente spiegò: «Stiamo imbarcando le donne sulle scialuppe.» E il Frankfort: «Non ci sono altre navi nelle vostre acque?» Phillips non rispose. Il Frankfort insisteva nel chiedere maggiori particolari. Era troppo. Balzò in piedi, gridando: «Sentitelo, domanda che cosa ci succede!» Rabbiosamente trasmise: «Accidenti a voi, girate al largo.» Di tanto in tanto, il capitano Smith faceva una breve comparsa. Una volta per avvisare che l'energia cominciava a mancare... un'altra per dire che non potevano resistere a lungo... più tardi per annunciare che l'acqua aveva invaso la sala macchine. All'una e quarantacinque Phillips trasmise al Carpathia: «Venite più presto che potete, ragazzi! La sala macchine è piena fino alle caldaie.» Nel frattempo Bride gettò un soprabito sulle spalle di Phillips e tentò poi di agganciargli il salvagente. Il problema di infilargli gli stivali era più complesso. Phillips domandò se fosse rimasta qualche scialuppa; forse gli stivali non sarebbero stati necessari. A un certo punto lasciò il tasto a Bride ed uscì per vedere che cosa stava accadendo. Ritornò scuotendo il capo: «Mi sembra una situazione molto strana.» Sembrava strana, davvero. Il mare ora ricopriva il ponte, a prua del Titanic... lambiva i paranchi, i boccaporti, la base dell'albero... si frangeva contro la base della bianca sovrastruttura. Il ruggito del vapore si era spento, lo snervante lancio dei razzi era terminato. L'inclinazione del ponte si faceva sempre più sensibile e raggiungeva il suo massimo a sinistra. All'una e quaranta circa, il comandante in seconda Wilde gridò: «Tutti a dritta! Dobbiamo cercare di bilanciare la sbandata!» I passeggeri e l'equipaggio ubbidirono e il Titanic riprese una posizione quasi equilibrata. Il lavoro con le scialuppe proseguiva. Il numero 2, all'una e quarantacinque, stava per staccarsi dalla nave; il cameriere Johnson, con le tasche piene di arance, gridò verso il ponte lance che gli buttassero un rasoio per tagliare le funi. Il marinaio McAuliffe glielo lanciò gridando: a Ricordati che è mio, a Southampton, e rendimelo!» McAuliffe fu probabilmente l'ultimo uomo sul Titanic ad essere così certo di ritornare a Southampton. Il primo ufficiale Murdoch vedeva le cose più realisticamente. Mentre camminava sul ponte col capo cameriere Hardy della seconda classe, sospirò: «Credo sia finita, Hardy.» Non si incontrava più alcuna difficoltà a convincere i passeggeri ad abbandonare la nave. Paul Maugé, assistente cuoco, fece un salto di tre metri piombando in una scialuppa mentre la stavano abbassando. Qualcuno su un ponte inferiore cercò di trascinarlo di nuovo sulla nave, ma egli si svincolò e riuscì a salvarsi. Il passeggero di terza classe Daniel Buckley, che era riuscito a passare per la porta scardinata e a raggiungere il ponte lance, non aveva più speranza. Insieme a parecchi altri uomini saltò in una scialuppa e vi rimase urlando. Quasi tutti ne furono cacciati. Buckley però era riuscito non si sa come a procurarsi uno scialle da donna, e pregò la signora Astor di sistemarglielo addosso. Lo stratagemma riuscì. Un altro giovanotto poco più che un ragazzo non fu altrettanto fortunato. Il quinto ufficiale Lowe lo scoprì sotto un sedile del numero 14. Balbettava che non avrebbe occupato molto spazio. Lowe gli puntò contro la pistola, ma questo non fece che aumentare le suppliche del ragazzo. Il quinto ufficiale allora cambiò tattica: gli disse

di comportarsi da uomo e riuscì a farlo scendere. La signora Charlotte Collyer, che era stata sistemata nella scialuppa con un gruppo di donne, singhiozzava, e la sua bimba Marjory, di otto anni, si unì a quel pianto e toccò il braccio di Lowe dicendogli: «Oh, signore, non tirate, per favore, non sparate a quel pover'uomo.» Lowe indugiò un attimo sorridendo e annuì in modo rassicurante. Il ragazzo, comunque, era ormai fuori e giaceva faccia a terra vicino a un mucchio di cordami. I guai nella scialuppa numero 14 però non erano finiti. Un altro gruppo di uomini si precipitò verso la barca. Il marinaio Scarrott li respinse con la barra del timone. Lowe puntò di nuovo la pistola e gridò: «Se qualcun altro tenta ancora, gli sparo.» Sparò tre colpi lungo il fianco della nave, mentre la barca cominciava a scendere verso il mare. Murdoch riusciva a fatica a frenare la folla, al numero 15. Gridava: «State indietro! State indietro! Prima le donne!» A prua c'erano dei guai con il canotto C, che era stato sospeso al paranco della scialuppa numero 1. Un folto gruppo si spingeva avanti tentando di salire a bordo. Due uomini vi riuscirono. Il commissario di bordo Herbert McElroy sparò due colpi in aria, e Murdoch gridò: «Uscite immediatamente! Fuori dalla barca!» Hugh Woolner e Bjornstrom Steffanson, attratti dal lampo della pistola, si precipitarono per prestare aiuto. Colpendo gli assalitori alle braccia, alle gambe, dove capitava, essi riuscirono a liberare la barca. L'operazione di imbarco riprese. Jack Thayer se ne stava in piedi, da un lato, insieme con Milton Long, un suo giovane conoscente di Springfield, nel Massachusetts. Si erano incontrati per la prima volta quella sera, dopo cena, mentre prendevano il caffè. Dopo il disastro, Long (che viaggiava solo) si era unito alla famiglia Thayer, ma lui e Jack avevano perso di vista i vecchi Thayer tra la folla sul ponte A. Ora erano soli a decidere sul da farsi, convinti che il resto della famiglia se ne fosse già andato con le scialuppe. Alla fine decisero di allontanarsi dalla scialuppa C. Con tutta quella confusione, sembrava destinata a rovesciarsi. Ma sbagliavano. Le cose gradatamente migliorarono, e alla fine la scialuppa fu pronta per essere calata in mare. Il comandante in seconda Wilde domandò chi dovesse prenderne il comando. Il capitano Smith, in risposta, si volse al timoniere Rowe (che stava ancora azionando la lampada per segnalazioni luminose) e gli ordinò di occuparsi della scialuppa. Rowe vi saltò dentro e si preparò a farla calare. Il presidente Bruce Ismay, in piedi lì accanto, aiutava nelle manovre per l'abbassamento. Era più calmo di quando Lowe aveva dovuto zittirlo. Sembrava ormai un membro dell'equipaggio del Titanic. Era un ruolo che Ismay aveva assunto di frequente, ma non il solo. A volte preferiva quello di passeggero. Fino a quel momento, nel corso del viaggio, era passato spesso dall'uno all'altro. A Queenstown era stato una specie di super-capitano. Aveva comunicato al capo macchinista Bell la velocità che desiderava fosse tenuta nelle varie fasi del viaggio, e stabilito perfino l'orario dell'arrivo a New York: il mercoledì mattina, anzichè il martedì sera. Tutto questo senza neppure consultare il capitano Smith. Più tardi, in mare, Ismay fu soprattutto un passeggero che godeva dell'ottima cucina del ristorante a la carte... del tè e dei pasticcini nella sua sedia in coperta, sulla sinistra del ponte A. Quella domenica aveva svolto il suo ruolo di membro dell'equipaggio abbastanza per vedere un messaggio riguardante i ghiacci, giunto da un'altra nave. Nella soleggiata e luminosa veranda delle palme, proprio mentre la campana suonava l'ora del pranzo, il capitano Smith gli aveva passato una comunicazione del Baltic. Nel pomeriggio Ismay (che amava ricordare agli altri la sua posizione) l'aveva tratta di tasca per mostrarla alla signora Ryerson e alla signora Thayer.

Nella sala fumatori, prima di cena, mentre le ultime luci del tramonto illuminavano ancora le finestre, aveva restituito il dispaccio al capitano Smith. Poi Ismay, impeccabile nel suo smoking, aveva raggiunto il ristorante come qualunque altro passeggero di prima classe. Dopo il disastro, tornò ad essere un membro dell'equipaggio, accanto al capitano sul ponte... a consulto con il capo macchinista Bell... a gridare ordini per la manovra delle scialuppe. La sua posizione, però, cambiò di nuovo. All'ultimo momento salì nella scialuppa C, che venne calata con quarantadue persone a bordo, compreso Bruce Ismay, uno dei tanti passeggeri. I passeggeri si comportavano in maniera assai diversa l'uno dall'altro. William T. Stead, indipendente come sempre, sedeva da solo nella sala fumatori di prima classe, leggendo. Il fuochista Kemish, che passava di lì, ebbe l'impressione che avesse deciso di non muoversi, qualsiasi cosa potesse accadere. Il reverendo Robert T. Bateman di Tacksonville. in piedi, all'aperto, seguiva con lo sguardo sua cognata, Ada Balls, mentre saliva su una scialuppa. «Se non ci vedremo più in questo mondo,» disse, «ci incontreremo nell'altro.» Poi, mentre la scialuppa veniva abbassata, si tolse la cravatta e gliela gettò come ricordo. George Widener e John Thayer stavano chini sul parapetto del ponte lance, discorrendo tranquillamente di vari argomenti. Contrariamente a quanto il giovane Jack aveva creduto, suo padre non si trovava in salvo su una scialuppa, e, a dire il vero, non aveva nessuna intenzione di salirvi. Poco più in là, se ne stavano Archie Butt, Clarence Moore, Arthur Ryerson e Walter Douglas, riuniti in gruppo, in silenzio. Il maggiore Butt se ne stava tranquillo, non era armato e non faceva proprio niente, anche se più tardi si vantò che aveva praticamente assunto il comando. Verso poppa, Jay Yates, descritto come un giocatore che sperava di fare qualche partita fortunata durante il viaggio, se ne stava solo e senza amici. A una donna che entrava in una scialuppa affidò una pagina strappata dal suo taccuino. Firmato con uno dei suoi pseudonimi, l'appunto diceva: «Se arrivate in salvo, informate mia sorella, la signora Adams, di Findlay, nell'Ohio, della mia morte. J. H. Rogers.»



Messaggio d'addio, scritto quando il ponte era gia' inclinato

Benjamin Guggenheim affidò un messaggio assai più eloquente: «Se dovesse succedermi qualcosa, dite a mia moglie che ho fatto tutto il possibile per compiere il mio

dovere.» Guggenheim fece veramente più di quanto si possa immaginare. I maglioni che il cameriere Etches gli aveva fatto indossare erano scomparsi, e così pure il salvagente. Al loro posto lui e il suo cameriere indossavano elegantissimi abiti da sera. «Ci siamo vestiti più accuratamente possibile,» spiegò, «e siamo pronti ad affondare da gentiluomini.» C'era anche qualche coppia. Gli Allison se ne stavano sorridenti sul ponte passeggiata; la signora teneva con una mano la piccola Lorraine e con l'altra il marito. Gli Straus erano appoggiati al parapetto del ponte lance, le braccia intrecciate attorno alla vita. Una giovane coppia del West aspettava li accanto. Quando Lightoller domandò alla ragazza se voleva prender posto in una scialuppa, ella rispose serenamente» Assolutamente no. Abbiamo cominciato insieme, e se sarà necessario, finiremo insieme.» Archibald Gracie, Clinch Smith e una dozzina di altri passeggeri di prima classe collaboravano con l'equipaggio nella fatica di caricare le ultime scialuppe. Mentre aiutavano la signorina Constance Willard di Duluth, nel Minnesota, le sorrisero facendole coraggio. Ella notò grosse gocce di sudore sulle loro fronti. Anche Lightoller era stanchissimo. Si era tolto il soprabito ma il lavoro era così faticoso che sudava anche con solo il maglione e il pigiama. Aveva un aspetto così strano, in quella gelida notte, che l'assistente medico Simpson gli gridò: «Di', Lights, hai troppo caldo?» Con l'assistente medico si trovavano il vecchio dottor O'Loughlin, il commissario di bordo McElroy, e il vice commissario di bordo Barker. Lightoller li raggiunse e si strinsero le mani dicendosi: «Arrivederci.» Non c'era tempo per fare di più. Uno sguardo alla scala di emergenza disse a Lightoller che l'acqua aveva raggiunto ormai il ponte C... e che continuava a salire rapidamente. Ma le luci erano ancora accese, la musica suonava... Rimanevano soltanto due scialuppe. Una di esse, il numero 4, aveva destato preoccupazioni per tutta la notte. Più di un'ora prima Lightoller l'aveva abbassata all'altezza del ponte A, pensando di caricarla da questo: ma le finestre erano tutte chiuse. Poi qualcuno notò che l'asta dello scandaglio si protendeva direttamente sotto la scialuppa. Il marinaio Sam Parks e lo stivatore Jack Foley scesero per abbatterla, ma non avevano un'ascia. Il tempo passava. Lightoller si dedicò alle altre scialuppe: quella, l'avrebbe caricata più tardi. Nel frattempo i passeggeri del numero 4 attendevano con ansia di salirvi. Gli Astor, i Widener, i Thayer, i Carter e i Ryerson si erano riuniti. Quando Lightoller ordinò di far salire le donne e i bambini, le cameriere e le bambinaie scesero sul ponte di passeggiata per entrarvi in gruppo. Quando scoprirono che questo non era possibile, si fermarono esitanti. Alla fine, la maggior parte dei mariti si unì al gruppo, e per oltre un'ora il fior fiore della società di New York e di Filadelfia rimase in attesa, mentre le finestre venivano aperte e l'asta dello scandaglio abbattuta. Ad un certo momento fu dato loro l'ordine di tornare sul ponte lance, ma il secondo cameriere Dodd li rimandò giù. Esasperata, la signora Thayer gridò: «Diteci quello che dobbiamo fare, ed eseguiremo gli ordini! Prima ci avete chiamate qui, ora ci rimandate indietro!» All'una e 45 Lightoller ritornò al numero 4. Si sistemò con un piede nella scialuppa e l'altro sul davanzale di una finestra aperta, mentre qualcuno appoggiava delle sedie a sdraio contro il parapetto per usarle come gradini. Gli uomini si accinsero a far passare le donne e i bambini attraverso la finestra. John Jacob Astor aiutò la moglie ad attraversare l'intelaiatura, poi chiese se poteva raggiungerla. Ella era, per usare le sue stesse parole, «in condizioni delicate». «No, signore,» rispose Lightoller. «Nessun uomo può entrare nelle scialuppe prima che vi abbiano trovato posto tutte le donne.» Astor domandò allora il numero della barca e Lightoller rispose «Quattro.» Il colonnello Gracie

era certo che l'intenzione di Astor fosse solo quella di ritrovare più tardi la moglie, mentre Lightoller pensò invece che intendesse sporgere in seguito un reclamo. Venne quindi il turno di Ryerson. Arthur Ryerson notò che la loro cameriera Victorine non aveva il salvagente. Subito si tolse il proprio e l'agganciò alla vita di lei. Quando la signora Ryerson accompagnò il figlio Jack alla finestra, Lightoller gridò: «Il ragazzo non può salire.» Il signor Ryerson indignato fece un passo avanti: «Invece il ragazzo andrà con sua madre... ha solo tredici anni.» Così lo lasciarono passare, mentre Lightoller borbottava: «Basta con i ragazzi, però.» All'una e cinquantacinque il numero 4 fu calato in mare, la cui superficie si trovava ormai solo cinque metri più in basso. La signora Ryerson rimase esterrefatta nel constatare quanto la nave fosse affondata. Osservò l'acqua che entrava nei portelli sul ponte C e sommergeva i lussuosi mobili degli alloggi. Sollevò poi gli occhi verso il ponte di passeggiata dove suo marito stava in piedi vicino al parapetto in compagnia del signor Widener, guardando la scialuppa. Sembrava calmissimo. Rimaneva soltanto una scialuppa. Il canotto D era stato finalmente sistemato nelle gru del numero 2, ed era pronto per essere caricato. Non c'era tempo da perdere. Le luci cominciavano a diventare rosse. Dal basso, giungeva il rumore delle porcellane che andavano in frantumi chissà dove. Jack Layer vide passare un uomo che stava scolandosi una bottiglia di gin Gordon. «Se mai me la cavo,» si disse Thayer, «questo è un uomo che non vedrò mai più.» (In realtà, fu invece uno dei primi sopravvissuti che Thayer incontrò.) Lightoller non fece passi falsi. La maggior parte dei passeggeri si era portata a poppa, ma restava soltanto una scialuppa... quarantasette posti... milleseicento persone. Fece una catena con gli uomini dell'equipaggio, allacciando con un grande cerchio il ponte D. Solo le donne potevano traversarlo. Due bambini furono condotti dal padre fino al limite dell'anello, passarono e furono sistemati nella scialuppa. Il padre tornò nella folla; dichiarò di essere «il signor Hoffman» e spiegò che stava conducendo i bambini a trovare certi parenti in America. Il suo nome in realtà era Navatril, ed egli stava allontanando i bambini dalla moglie dalla quale si era separato. Henry B. Harris, il produttore teatrale, scortò la moglie fino all'anello, dove gli dichiararono che non poteva passare. Sospirò: «Lo so, mi fermerò qui.» Il colonnello Gracie accorse con la signora Brown e la signorina Evans, due delle cinque «signore sole» a cui aveva offerto i suoi servigi durante il viaggio. Fu bloccato dagli uomini dell'equipaggio, ma rimase a guardare passare le due donne. Esse raggiunsero il ponte D mentre i paranchi venivano rilasciati. La signorina Evans si rivolse alla signora Brown dicendo: «Passate voi per prima. Avete dei bambini che vi aspettano, a casa.» Aiutò la signora Brown a scavalcare il parapetto. Poi qualcuno gridò di abbassare, e alle due e cinque il canotto D - l'ultima scialuppa esistente sulla nave - cominciò a scendere verso il mare, senza Edith Evans. Proprio lì sotto, Hugh Woolner e Bjornstrom Steffanson se ne stavano in piedi, soli, vicino al parapetto. Era stata una notte dura: aiutare la signora Candee... tentare di salvare gli Straus... far scendere quei vigliacchi dalla scialuppa C. Ora percorrevano il ponte A alla ricerca di qualcun altro da aiutare, ma il ponte era completamente deserto. Le luci brillavano rosse. «Le luci cominciano a mancare, qui,» commentò Woolner. «Passiamo da quella porta.» Si sporsero verso l'estremità scoperta del ponte di passeggiata. Quando uscirono all'aperto, il mare cominciò ad invadere il ponte, raggiungendo ben presto le loro ginocchia. Si arrampicarono sul parapetto e videro così a tre metri di distanza il canotto D che scendeva lungo il fianco della nave.

Allora o mai più. «E meglio saltare,» gridò Woolner. «C'è molto spazio, a prua!» Steffanson saltò nella barca e arrivò in piedi, a prua. Un attimo dopo fu seguito da Woolner che cadde metà dentro e metà fuori. Poco dopo il canotto D toccava l'acqua e si allontanava. Quando tutte le barche si furono allontanate, una strana calma calò sul Titanic. Eccitazione e confusione erano scomparse, mentre le centinaia di persone rimaste a bordo se ne stavano quiete sui ponti superiori. Sembravano ritrarsi, nel tentativo di tenersi il più lontano possibile dai parapetti. Jack Thayer si trovava con Milton Long sul lato di dritta del ponte lance e ambedue osservavano un paranco vuoto che usavano come punto di riferimento per calcolare la rapidità di affondamento. Osservavano i vani sforzi che venivano compiuti per liberare i due canotti legati sul tetto degli alloggi degli ufficiali. Si scambiavano messaggi per le rispettive famiglie. Di tanto in tanto si chiudevano in un profondo silenzio. Thayer pensò a tutte le cose che aveva goduto nella vita e a tutti i piaceri che non avrebbe gustato mai più. Pensò a suo padre e a sua madre, alle sorelle e al fratello. Ebbe la sensazione di trovarsi a una grande distanza, come se stesse guardando il mondo da un luogo molto lontano. Ebbe pietà di se stesso. Il colonnello Gracie, in piedi poco lontano, si sentiva stranamente senza fiato. Più tardi specificò: «Vox faucibus haesit,» come accadeva spesso all'antico eroe troiano conosciuto sui banchi di scuola. In quel momento disse soltanto: «Salutate tutti a casa.» Nella cabina del telegrafista non c'era posto per l'auto commiserazione nè per la «vox faucibus haesit». Phillips lavorava ancora al telegrafo sebbene l'amplificazione di potenza fosse ormai molto debole. Bride, in piedi vicino a lui, guardava la gente entrare negli alloggi degli ufficiali e nella palestra alla ricerca di altri salvagente. Alle due e cinque il capitano Smith entrò nella cabina per l'ultima volta. «Ragazzi, avete fatto tutto il vostro dovere. Non potete fare di più. Abbandonate la cabina.» I due uomini si chinarono ancora una volta sull'apparecchio. Il capitano Smith ripetè: «Pensate a voi stessi. Siete liberi.» Una pausa, poi aggiunse in tono più dolce: «Ormai siamo arrivati a questo punto...» Phillips continuò a trasmettere mentre Bride cominciava a raccogliere le carte. Il capitano Smith ritornò al ponte lance, e vi si fermò per qualche minuto parlando familiarmente con gli uomini. Al fuochista James McGann disse: «Bravi ragazzi. Ognuno pensi a sè, adesso.» All'oliatore Alfred White: «Bene, ragazzi! Penso sia giunto il momento di pensare a voi stessi.» Al cameriere Edward Brown: «Bene, ragazzi! Fate quello che potete per le donne e i bambini, e pensate a voi stessi.» Si rivolse infine agli uomini che stavano sul tetto degli alloggi degli ufficiali: «Avete fatto tutti il vostro dovere. Ora ognuno pensi a se stesso.» Poi tornò sul ponte di comando. Alcuni uomini presero in parola il comandante e saltarono in mare. Il panettiere di notte Walter Belford si lanciò il più lontano possibile e cadde in mare seduto. Trema ancora e trattiene il fiato quando ricorda il freddo intenso dell'acqua. L'ingrassatore Fred Scott, che era appena risalito dalla sala caldaie numero 4, tentò di lasciarsi scivolare lungo una corda libera; ma non ci riuscì e finì in acqua con una spanciata. Fu raccolto dalla scialuppa numero 4 che si trovava ancora vicino alla nave e che cercava di farsi strada evitando di urtare i barili e le sedie da ponte cadute in acqua. Anche il cameriere Cunningham saltò e cercò di raggiungere il numero 4. La maggior parte dell'equipaggio, però, rimase sulla nave. Sopra gli alloggi degli ufficiali, Lightoller notò il fuochista Hemming che lavorava attorno ad uno dei canotti. Hemming avrebbe dovuto essersene andato molto prima, quale uomo di equipaggio del battello numero 6. «Siete ancora a bordo, Hemming?»

«Oh, c'è ancora tempo, signore.» Non molto lontano, due giovani camerieri guardavano sfiduciati Lightoller, Hemming e gli altri al lavoro. Nelle luci smorzate del ponte lance risaltavano le loro giacche bianche. Piegati sul parapetto discutevano su quanto la nave avrebbe potuto ancora resistere. Sul ponte lance, una quindicina di inservienti di prima classe sembravano perfettamente a loro agio, anzi, si rallegravano vedendo che nessuno si preoccupava più che essi fumassero. Accanto a loro, l'istruttore della palestra T. W. McCawley, un ometto vestito di flanella bianca, spiegava i motivi per cui non avrebbe indossato il salvagente: esso mantiene a galla ma appesantisce, ed egli era sicuro di poter nuotare più rapidamente senza. Dall'ingresso anteriore della grande scala, tra il primo e il secondo fumaiolo, l'orchestrina (i cui membri si erano infilati i salvagente sopra il cappotto) continuava a suonare. I passeggeri erano altrettanto tranquilli; anche alcuni di loro erano saltati in mare. Frederick Hoyt vide la moglie nel canotto D, saltò verso il punto in cui presumeva che la barca sarebbe passata. Aveva intuito bene: pochi minuti dopo fu raggiunto e raccolto. Passò il resto della notte, bagnato fradicio, remando a tutta forza per non congelare. La maggior parte dei passeggeri, però, si limitava ad attendere, passeggiando quietamente sul ponte lance. La buona società di New York e di Filadelfia continuava a rimanere unita: John B. Thayer, George e Harry Widener, Duane Williams formavano un gruppetto... personaggi meno in vista come Clinch Smith e il colonnello Gracie si tenevano un po' discosti. Astor rimase praticamente solo, e gli Straus sedettero sulle sdraie del ponte. Jack Thayer e Milton Long discussero se saltare in mare o no. Il paranco che essi usavano come riferimento indicava che il Titanic stava affondando molto più rapidamente. Thayer voleva calarsi in mare lungo una fune, per poi nuotare fino alle scialuppe che intravvedeva a cinque o seicento metri di distanza. Era un buon nuotatore. Long, che non si sentiva così sicuro, non era dello stesso parere e persuase Thayer a non tentare. Più in là, il colonnello Gracie prestò il suo temperino agli uomini che faticavano per liberare il canotto fissato sopra gli alloggi degli ufficiali. Avevano molte difficoltà e Gracie se ne domandava il motivo. Alcuni passeggeri di terza classe erano riusciti a raggiungere il ponte lance ed altri si spingevano verso la poppa che continuava ad emergere dall'acqua. Il cassero, generalmente riservato alla terza classe, era divenuto improvvisamente attraente per tutti. Olaus Abelseth fu uno di quelli che raggiunsero il ponte lance. Aveva passato la maggior parte della nottata all'estrema poppa con il cugino, il cognato e le due ragazze norvegesi. Con altri passeggeri di terza classe, uomini e donne, aveva atteso invano che qualcuno dicesse loro che cosa dovessero fare. All'una e trenta un ufficiale aprì il passaggio che dava sulla prima classe e ordinò alle donne di salire sul ponte lance. Alle due anche gli uomini ebbero il permesso di passare. Molti però preferivano rimanere dov'erano, dato che quella sarebbe stata, evidentemente, l'ultima parte ad affondare. Abelseth, suo cugino e suo cognato, però, salirono sul ponte nella speranza che ci fosse ancora qualche scialuppa. Stavano abbassando l'ultima. Si arrestarono allora dov'erano, preoccupati di trovarsi in prima classe quanto dalle circostanze che ce li avevano portati. Abelseth osservò gli uomini che tentavano di liberare il canotto. Ad un certo momento un ufficiale, cercando altri aiuti, gridò: «Non c'è nessun marinaio laggiù?» Abelseth aveva trascorso in mare sedici dei suoi ventisette anni e pensò di poter essere l'elemento adatto, ma suo cugino e suo cognato gli dissero: «No, rimaniamo qui uniti.» E così fecero; un po' imbarazzati non dicevano parola. Si

sentirono ancora più imbarazzati vedendo avvicinarsi il signore e la signora Straus. «Ti prego,» insisteva il vecchio gentiluomo, «sali in una scialuppa e salvati. «No, lasciami restare con te,» rispose la moglie. Abelseth volse lo sguardo altrove. La nave viveva il suo dramma, nell'angoscioso silenzio delle sale deserte. I candelabri di cristallo del ristorante à la carte penzolavano ad angolo acuto, ma brillavano ancora debolmente, rischiarando i pannelli di noce chiaro e i tappeti rosati. Alcune delle lampade da tavolo, con i loro piccoli paralumi di seta rosa, si erano rovesciate e qualcuno stava trafficando in dispensa, forse alla ricerca di qualcosa che potesse dargli forza. Il salone stile Luigi XV, dall'ampio caminetto, era silenzioso e vuoto. Anche nella veranda delle palme non c'era nessuno. Chi fosse passato di là, non sarebbe riuscito a capacitarsi che solo quattro ore prima essa fosse affollata di uomini e donne elegantemente vestiti, intenti a sorseggiare il loro caffè dopo cena, accarezzati dalla musica da camera suonata da quegli stessi uomini che ora interpretavano motivi allegri sul ponte lance. La sala fumatori non era completamente vuota. Quando un cameriere vi guardò dentro alle due e dieci, rimase sorpreso nello scorgere Thomas Andrews, in piedi, solo, in mezzo alla sala. Il suo salvagente giaceva in disordine sul verde piano di un tavolo da giuoco. Teneva le braccia conserte, il suo sguardo era privo di espressione, tutta la sua prestanza e la sua energia erano scomparse. Dopo un attimo di silenzio il cameriere osò dire timidamente: «Non volete almeno tentare, signor Andrews?» Nessuna risposta, nulla, non il minimo segno che avesse almeno sentito.. Il costruttore del Titanic guardava verso poppa. Sulla parete rivestita di mogano, di fronte a lui, spiccava un grande quadro intitolato «L'avvicinarsi del nuovo mondo». Fuori, sui ponti, la folla aspettava ancora, l'orchestrina non aveva smesso di suonare. Alcuni pregavano insieme al reverendo Thomas R. Byles, passeggero di seconda classe. Altri sembravano persi nei loro pensieri. C'erano molte cose su cui riflettere. Per il capitano Smith, c'erano le cinque segnalazioni dei ghiacci ricevute durante la giornata, l'ultima delle quali comunicava esattamente la probabile posizione degli icebergs. Doveva inoltre riflettere sul termometro, caduto da quarantatrè gradi alle diciannove a trentadue gradi alle ventidue. E alla temperatura del mare, scesa a trentun gradi alle ventidue e trenta. Il telegrafista Jack Phillips poteva riflettere sui sei dispacci d'avvertimento ricevuti a proposito dei ghiacci e al tentativo del Californian, alle ventitrè, quando Phillips gli aveva ordinato di chiudere. Quell'ultimo avvertimento non era mai pervenuto al ponte di comando. George Q. Clifford di Boston aveva l'amara soddisfazione di ricordare di aver aumentato di cinquantamila dollari la propria assicurazione sulla vita poco prima di intraprendere quel viaggio. Isidor Straus meditava sull'ironia del suo testamento. Un codicillo particolare invitava la moglie ad essere o un poco più egoista e a non pensare soltanto agli altri».

Il signor Isidor Straus con la moglie: annegarono insieme

In tutti gli anni trascorsi insieme, ella si era talmente sacrificata che il marito desiderava si godesse la vita almeno quando egli se ne fosse andato. Ora quelle stesse qualità che aveva tanto ammirato rendevano impossibile il realizzarsi dei suoi ultimi desideri. Anche le piccole cose possono ritornare insistentemente alla memoria nei momenti più tragici. Edith Evans ricordò un indovino che una volta le aveva detto: «Guardatevi dall'acqua!» William T. Stead era ossessionato da un sogno nel quale qualcuno gettava dei gatti da una finestra dell'ultimo piano. Charles Hays aveva profetizzato, solamente poche ore prima, che presto si sarebbe verificato il «più grande e spaventoso di tutti i disastri mai avvenuti in mare». Due uomini si chiedevano perchè mai si trovassero lì. Archie Butt non desiderava andare all'estero, ma aveva bisogno di riposo, e Frank Millet aveva convinto il presidente Talf a far partire Butt, latore di un messaggio per il pontefice: una missione ufficiale che gli avrebbe procurato però un soggiorno a Roma in primavera. Anche il comandante in seconda Wilde non avrebbe dovuto trovarsi a bordo. Era di servizio sull'Opic, ma la White Star Line all'ultimo momento l'aveva destinato a quel viaggio. La sua esperienza era stata giudicata utile sulla nuova nave. Wilde l'aveva considerato un eccellente cambiamento. Nella cabina radiotelegrafica, Phillips lottava per mantenere in funzione l'apparecchio. Alle due e dieci riuscì a lanciare ancora un segnale - captato debolissimo dal Virginian - mentre cercava di regolare la scintilla per ottenere risultati migliori. Bride fece un ultimo giro d'ispezione. Al ritorno, trovò ricoverata nella cabina una signora svenuta. Bride le porse una sedia e un bicchiere d'acqua, ed ella sedette, respirando a fatica, mentre il marito le faceva vento. Appena si sentì meglio, l'uomo la condusse via. Bride andò dietro la tenda, dove si trovava l'alloggio suo e di Phillips, raccolse il denaro sparso, guardò un'ultima volta la sua cuccetta in disordine e tornò nella cabina. Phillips lavorava ancora all'apparecchio, completamente assorto. Uno stivatore, entrato nel frattempo, stava tentando di slacciare il salvagente di Phillips. Bride gli balzò addosso e, assieme a Phillips, i tre uomini lottarono nella cabina. Alla fine Bride allacciò alla vita lo stivatore e Phillips lo colpì fino

a che non perdette i sensi afflosciandosi nelle braccia di Bride. Un minuto dopo udirono il mare gorgogliare sull'osteriggio del ponte A e arrivare fino al ponte di comando. Phillips gridò: «Andiamocene da qui!» Bride abbandonò lo stivatore e i due radiotelegrafisti si slanciarono verso il ponte lance. Lo stivatore giaceva immobile dove era caduto. Phillips scomparve a poppa. Bride proseguì e raggiunse gli uomini che, sul tetto degli alloggi degli ufficiali, stavano ancora tentando di liberare i canotti A e B. Era ridicolo sistemare delle scialuppe in un posto come quello, specie poi quando ce n'erano soltanto venti per duemiladuecentosette persone. Con il ponte così inclinato, era già stato difficile calare in mare il C e il D, i due canotti sistemati a fianco dei paranchi anteriori. Ma con l'A e il B era quasi impossibile riuscire. L'equipaggio, però, non si scoraggiò. Anche se non era possibile calare le imbarcazioni correttamente, forse era possibile gettarle in mare come galleggianti. Lightoller, Murdoch, il fuochista Hemming, il cameriere Brown, l'ingrassatore Hurst e una decina di altri, continuavano a lavorare. A babordo, Hemming lottava con il bozzello e il paranco del canotto. Se soltanto fosse riuscito a superare una irregolatità della fune, avrebbe certamente potuto calarlo. Alla fine riuscì a far scorrere i cavi e porse quindi il bozzello al sesto ufficiale Moody che si trovava sul tetto. Moody però gridò: «Non vogliamo il bozzello, lasceremo l'imbarcazione sul ponte.» Intanto il canotto fu spinto al limite del tetto e fatto scivolare sui remi fin sul ponte, dove arrivò capovolto. A dritta, con l'imbarcazione A, ci furono gli stessi guai. Qualcuno appoggiò delle tavole contro la parete degli alloggi degli ufficiali e vi spinse la barca con la prua in basso. Ma restava loro ancora da fare molto, giacchè l'inclinazione del Titanic verso sinistra era tale che essi non riuscivano a spingere «in su» la barca verso il limite del ponte. Gli uomini stavano ancora trascinando i canotti, quando, alle due e quindici, anche il ponte principale (di coperta) fu sommerso, e il mare cominciò a scorrere verso poppa lungo il ponte lance. Il colonnello Gracie e anche Smith si voltarono e si diressero a poppa. Dopo pochi passi furono bloccati da una folla angosciata di uomini e di donne che arrivavano dal ponte inferiore. Sembravano tutti passeggeri di terza classe. In quel momento il capo dell'orchestrina, Hartley, dette il segnale con l'archetto. Il motivo jazz terminò, e le note di un inno episcopale, «Autunno», si levarono dal ponte nella notte calma. Dalle scialuppe le donne ascoltavano affascinate. Vista da lontano, la scena aveva qualcosa di imponente. Da vicino le cose erano molto diverse. Gli uomini sentivano la musica, ma vi prestavano poca attenzione. Troppe cose stavano accadendo. «Oh, salvatemi! Salvatemi!» gridò una donna a Peter Daly, il rappresentante a Lima della ditta londinese Haes & Sons, che guardava l'acqua irrompere sul ponte su cui si trovava. «Cara signora,» le rispose, «solo Dio può salvarvi ormai.» Ella lo pregò di aiutarla a saltare in acqua, ed egli si rese conto che il problema non era poi tanto semplice. Rapidamente la prese per un braccio e l'aiutò a scavalcare il parapetto. Mentre anch'egli saltava, un'onda impetuosa raggiunse il ponte lance e lo spazzò via dalla nave. L'acqua schiumeggiava vorticosa ai piedi del cameriere Brown mentre sudava per trascinare il canotto A ai limiti del ponte. Ad un tratto l'uomo si rese conto che i suoi sforzi non erano più necessari: la scialuppa ormai galleggiava. Vi saltò dentro... tagliò i cavi... gridò che qualcuno liberasse la poppa... e un attimo dopo fu spazzato via dalla stessa ondata che aveva trascinato Peter Daly. La prua del Titanic continuava ad affondare, mentre la poppa si alzava sempre più. Sembrava anche spostarsi in avanti. Era stato quel movimento a dar forza all'ondata che aveva investito

Daly, Brown e decine di altri. Lightoller vide arrivare l'ondata dal tetto degli alloggi degli ufficiali mentre la folla sul ponte si ritirava dinanzi ad essa. Osservò i più pronti salvarsi, mentre i più lenti venivano spazzati via senza speranza. Sapeva che quell'arretrare non sarebbe servito che a prolungare la loro agonia. Si voltò e si buttò in acqua guardando verso prua. Tornando a galla si vide proprio davanti la coffa, ormai al livello dell'acqua. Seguendo un istinto cieco nuotò per un attimo verso di essa come verso un'ancora di salvezza, poi si arrestò e tentò di nuotare in direzione opposta. Ma il mare stava gettandosi nelle prese d'aria proprio davanti al fumaiolo anteriore, e Lightoller venne succhiato e trattenuto contro la grata di metallo di una di esse. Pregò che tenesse, chiedendosi quanto avrebbe potuto resistere premuto in quel modo contro la rete. Non lo seppe mai, perchè un soffio di aria calda si cacciò nel ventilatore, provenendo da una zona imprecisata della stiva, e lo ributtò alla superficie. A stento riuscì ad allontanarsi. Anche Harold Bride conservò il suo sangue freddo. Passata l'ondata, si aggrappò ad uno scalmo del canotto B che giaceva ancora capovolto sul ponte lance vicino al primo fumaiolo. L'imbarcazione, Bride e una decina di altri passeggeri furono trascinati in mare insieme. Bride si trovò a dibattersi sotto il canotto. Il colonnello Gracie non era un gran marinaio. Rimase nella folla e saltò con l'onda. Risalendo sulla cresta, afferrò l'estremità inferiore della ringhiera di ferro sul tetto degli alloggi degli ufficiali. Si sollevò e giacque bocconi, proprio alla base del secondo fumaiolo. Prima che potesse alzarsi anche il tetto fu sommerso e Gracie si trovò a girare su se stesso, in un gorgo. Tentò di afferrarsi alla ringhiera, ma si rese conto che così sarebbe stato trascinato dai gorghi più facilmente. Con un colpo energico si liberò e nuotò lontano dalla nave, sott'acqua. Lo chef John Collins non potè far molto per difendersi dall'ondata. Aveva un bimbo in braccio. Da cinque minuti, con un cameriere cercava di aiutare una donna di terza classe con due bambini. In un primo momento avevano sentito dire che c'era una scialuppa sulla sinistra; erano accorsi a sinistra per sentirsi dire che era invece a dritta. A dritta, qualcuno li incitò a dirigersi verso poppa. Se ne stavano indecisi sul da farsi, Collins con un bimbo in braccio, quando furono spazzati via dall'ondata. Il bimbo gli fu strappato` dalle braccia; non vide mai più gli altri. Anche Jack Thayer e Milton Long videro arrivare l'ondata. Erano in piedi, vicino al parapetto di tribordo, all'altezza del secondo fumaiolo, e cercavano di non lasciarsi trascinare dalla folla che si dirigeva verso poppa. Compresero che, invece di andare alla ricerca di un punto più alto, era giunto il momento di saltare in acqua e nuotare. Si strinsero la mano augurandosi l'un l'altro buona fortuna. Long gettò le gambe oltre il parapetto mentre Thayer vi si sedette a cavalcioni e cominciò a slacciarsi il cappotto. Long, in equilibrio al di sopra della fiancata della nave. tenendosi al parapetto con le mani, guardò Thayer e gli chiese: «Siete pronto?»

«Gettatevi, vi seguo immediatamente,» lo rassicurò Thayer. Long si lasciò cadere, rivolto verso la nave. Dieci secondi dopo Thayer passò anche l'altra gamba oltre il parapetto e sedette guardando in basso. Era a circa tre metri dall'acqua. Prese lo slancio saltando il più lontano possibile. La tecnica di Thayer per abbandonare la nave era la più giusta. L'ondata non raggiunse Olaus Abelseth che si trovava troppo a poppa, in piedi vicino al secondo fumaiolo. Invece di abbassarsi, quella parte della nave si sollevava sempre più. Mentre l'inclinazione dello scafo aumentava, Abelseth udiva strani rumori... una successione di tonfi sordi... tintinnio di vetri... sedie che strisciavano

rumorosamente. L'inclinazione era aumentata al punto che non era più possibile stare in piedi. Molti persero l'equilibrio, e Abelseth li vide scivolare nell'acqua che sommergeva il ponte. Abelseth e i suoi parenti riuscirono a rimanere in piedi afferrandosi alla fune di un paranco. «E meglio saltare in mare, altrimenti il risucchio ci trascinerà a fondo,» disse suo cognato. «No,» rispose Abelseth. «Non ancora. La nave resisterà ancora un po', è meglio restare qui il più a lungo possibile.»

«Dobbiamo saltare,» insistette qualcuno, ma Abelseth rispose secco: «No, non ancora.» Pochi minuti più tardi, quando l'acqua era ormai soltanto a un metro da loro, i tre uomini decisero di saltare, tenendosi per mano. Ritornarono ansanti alla superficie, ed Abelseth si accorse di essersi impigliato in una fune legata chissà dove. Dovette lasciare le mani dei compagni per potersi districare, e proprio allora il cugino e il cognato furono spazzati via dall'ondata. Egli riuscì a liberarsi, ma disse dentro di sè: «Sono perduto.» Nel groviglio di cordami, sedie da ponte, assi e acqua, nessuno seppe mai ciò che accadde alla maggior parte dei naufraghi. Dalle scialuppe, man mano che la poppa si sollevava, li videro aggrapparsi come piccoli sciami di api alle sovrastrutture del ponte, agli argani, ai ventilatori. Da una distanza minore era difficile vedere quello che stava succedendo, anche se (incredibile a dirsi) le luci brillavano ancora diffondendo un balenìo rossastro. Dai racconti raccolti più tardi, parve che Archie Butt avesse affrontato la morte in una decina di modi diversi, tutti nobilissimi, ma nessuno controllabile. Secondo il racconto della signorina Marie Young, insegnante di musica dei bambini di Teddy Roosevelt, riportato dalla stampa, le sue ultime parole furono: «Arrivederci, signorina Young, ricordatemi ai vostri compatrioti quando tornerete in patria.» Ma i giornali riferirono pure che la signorina Young aveva affermato di aver visto l'iceberg un'ora prima del disastro. In un'intervista attribuita alla signora Harris, Archie Butt fu descritto come un eroe che si era prodigato fino all'ultimo per aiutare i deboli. Eppure Lightoller, Gracie e gli altri che si erano occupati delle scialuppe non lo avevano nemmeno visto. Quando la signora Douglas l'aveva riconosciuto vicino alla scialuppa 2, all'una e quarantacinque circa, se ne stava quieto, in disparte. Lo stesso accadde per John Jacob Astor. Il barbiere August H. Weikman riferì la sua conversazione con il grande milionario agli ultimi istanti. Una delle solite frasi che si scambiano attorno alle poltrone dei barbieri. «Gli chiesi se gli sarebbe dispiaciuto stringermi la mano. Egli rispose: "Lo farò con piacere."» Tuttavia il barbiere Weikman dichiarò anche di aver lasciato la nave all'una e cinquanta, una buona mezz'ora prima della fine. La morte di Butt e quella di Astor furono descritte in un resoconto attribuito a Washington Dodge, l'assessore di San Francisco: «Si inabissarono in piedi sul ponte, uno accanto all'altro. Ho potuto riconoscerli benissimo!» Eppure il dottor Dodge si trovava nella scialuppa numero 13, a mezzo miglio di distanza. Allo stesso modo, nessuno seppe mai con esattezza quale fosse stata la fine del capitano Smith. Qualcuno, più tardi, dichiarò che s'era tirato un colpo di pistola, ma la cosa non è sicura. Poco prima della fine, il cameriere Edward Brown l'aveva visto sul ponte di comando, con il megafono in mano. Un minuto più tardi, il fuochista Hemming, raggiungendo il ponte, lo trovò vuoto. Il fuochista Harry Senior disse di averlo visto in acqua, con un bimbo fra le braccia, dopo che il Titanic era affondato. Questa immagine, se si accostano i diversi elementi, si adatta assai meglio del suicidio all'uomo che una volta aveva detto: «Rimango sempre affascinato e quasi stupito quando, dal ponte, guardo una nave alzarsi ed abbassarsi sul mare, aprendosi la strada

attraverso le onde immense. E una sensazione che nessuno, per quanto adulto, riesce a vincere.» Visti e non visti, celebri e sconosciuti, tutti i naufraghi precipitarono in mare in un enorme mucchio, mentre la prua affondava e la poppa si sollevava. Le ultime note di «Autunno» naufragarono con i musicisti e gli strumenti. Le luci si spensero, si riaccesero, si spensero per sempre. Una sola lampada a petrolio brillava ancora alta sull'albero. Il tintinnìo sordo dei vetri che si rompevano aumentò ancora. Un ruggito corse sull'acqua, e tutto si agitò in un vortice spaventoso. Non si era mai verificata una catastrofe simile: 29 caldaie... la preziosa copia del Rubáiyát... ottocento casse di noci... quindicimila bottiglie di birra... le enormi catene dell'ancora (ogni anello pesava circa ottanta chili)... trenta sacchi di bastoni da golf e racchette da tennis per Spalding... il corredo di Eleanor Widener... tonnellate di carbone... la scatola di metallo del maggiore Peuchen... trentamila uova fresche... decine di palme tagliate... cinque grandi pianoforti... un piccolo orologio da caminetto nella B-38... E poi, ancora, graticci, vasi di edera e sedie di vimini del Café Parisien... il quadro di comando... due alternatori e una turbina a bassa pressione... otto dozzine di palle da tennis per la R. F. Downey & Co... una cassa di porcellane per Tiffany, una cassa di guanti per Marshall Field... l'enorme macchina per il ghiaccio del ponte G... la nuova auto britannica di Billy Carter... i sedici bauli dei Ryerson, accuratamente riempiti da Victorine. Mentre l'inclinazione aumentava ancora, il fumaiolo di prua cadde in mare. Colpì l'acqua a dritta, in una pioggia di scintille, con un tonfo che sovrastò tutti gli altri rumori. L'ingrassatore Walter Hurst, che lottava in un gorgo, fu quasi accecato dalla fuliggine.

Fortunatamente riuscì a uscirne, ma altri nuotatori rimasero schiacciati da quelle tonnellate Quello stesso fumaiolo, invece, fu una benedizione per Lightoller, Bride e gli altri che erano aggrappati al canotto B capovolto: mancò di poco la barca, ma con la sua caduta la gettò trenta metri lontano, portandola fuori dal risucchio della nave. Il Titanic era ora completamente verticale. Tutta la poppa, fino al terzo fumaiolo, si ergeva nell'aria, con le tre eliche che brillavano nell'oscurità. A Lady Gordon parve un dito nero puntato verso il cielo, ad Harold Bride un'anatra mentre si tuffa. I passeggeri nelle scialuppe non potevano credere ai loro occhi. Per oltre due ore erano rimasti attoniti aggrappati a una speranza vana, mentre il Titanic sprofondava sempre più. Quando l'acqua raggiunse le luci di posizione rosse e verdi, compresero che la fine era vicina... Nessuno però si aspettava che avvenisse così: il fragore spaventoso, lo scafo nero inclinato di novanta gradi e, come sfondo, il cielo punteggiato di stelle come in una cartolina di Natale. Alcuni volsero altrove lo sguardo. Nel canotto C il presidente Bruce Ismay si chinò sul remo: non poteva sopportare quello spettacolo. Nella scialuppa numero 1, C. E. Henry Stengel volse le spalle alla nave. «Non voglio veder altro.» Nel numero 4 Elizabeth Eustis si coprì il volto con le mani. Trascorsero due minuti... poi il frastuono cessò, il Titanic sembrò raddrizzarsi un poco, quindi cominciò a inabissarsi, prima lentamente, poi con una velocità sempre maggiore. Quando il mare si richiuse sul pennone di poppa, lo scafo si lasciò dietro un forte risucchio. «E finita, non la vedremo mai più,» sussurrò qualcuno alla vedetta Lee, nella scialuppa 13. «E finita,» udì sussurrare la signora Ada Clark nel numero 4. Ma aveva tanto freddo che non vi prestò molta attenzione. Le donne, quasi tutte, non stavano meglio di lei: sedevano attonite, annichilite, senza rivelare alcuna emozione. Nel battello numero 5 il terzo ufficiale Pitman guardò l'orologio e annunciò: «Sono le due e venti.» Sul Californian, a dieci

miglia di distanza, il secondo ufficiale Stone e l'allievo Gibson osservarono la strana nave scomparire lentamente. Aveva tenuto desta la loro attenzione per quasi tutto il loro turno di guardia, con il ripetuto lancio di razzi e per lo strano assetto di galleggiamento. Gibson dichiarò che, secondo lui, i razzi non erano stati lanciati per scherzo. Stone annuì: «Una nave non lancia razzi senza un buon motivo.» Alle due, le luci del bastimento sconosciuto apparivano molto basse sull'orizzonte e i due uomini pensarono che si stesse allontanando. «Andate dal comandante,» ordinò Stone, «e ditegli che la nave sta scomparendo a sud-ovest, e che ha lanciato in tutto otto razzi.» Gibson entrò nella sala nautica e trasmise il messaggio. Il capitano gli gettò uno sguardo assonnato dalla cuccetta. «Erano tutti razzi bianchi?» Gibson rispose affermativamente, e Lord chiese l'ora; Gibson rispose che erano le due e cinque sull'orologio della timoneria. Lord si voltò sull'altro fianco e Gibson tornò sul ponte. Alle due e venti, Stone fu certo che la nave se ne era andata definitivamente, e alle due e quaranta pensò di doverlo comunicare personalmente al comandante. Gli diede la notizia per mezzo del portavoce, e riprese a scrutare nella notte.

La tua bella camicia da notte se n'è andata Quando il mare si richiuse sul Titanic, Lady Duff Gordon, nella scialuppa numero 1, disse alla sua segretaria, la signorina Francatelli: «La tua bella camicia da notte se n'è andata.» In quella notte di aprile era scomparso molto di più della camicia della signorina Francatelli, del maggior transatlantico del mondo, del suo carico, e della vita di millecinquecentodue persone. Mai più, dopo quel giorno, un uomo avrebbe comandato una nave in un mare infestato dai ghiacci, senza prestare attenzione ai messaggi, riponendo tutta la sua fiducia in qualche migliaio di tonnellate di acciaio e di bulloni. Da quel giorno i transatlantici avrebbero preso in seria considerazione tutti i messaggi riguardanti i ghiacci, avrebbero proceduto a piena velocità soltanto con visibilità perfetta, rallentando in caso contrario. Nessuno credeva più nella «nave inaffondabile». E gli icebergs non avrebbero più vagato nell'oceano senza essere individuati. Dopo l'affondamento del Titanic, il Governo americano e quello inglese istituirono la Pattuglia Internazionale dei Ghiacci, e oggi i battelli guardacoste individuano gli icebergs erranti che si avvicinano alle rotte dei transatlantici. Come misura precauzionale, le rotte invernali furono spostate verso sud. Inoltre, su tutti i transatlantici venne stabilito il servizio continuativo al telegrafo. Da quel momento, ogni nave passeggeri avrebbe avuto un telegrafista a disposizione per tutte le ventiquattro ore. Mai più si sarebbe potuto verificare un disastro mentre un Cyril Evans qualunque, fuori servizio, dormiva a sole dieci miglia di distanza. Quella sarebbe stata l'ultima volta in cui un transatlantico avrebbe preso il mare senza un numero sufficiente di scialuppe di salvataggio. Il Titanic, con una stazza di quarantaseimilatrecentoventotto tonnellate, navigava seguendo norme di sicurezza del tutto sorpassate. Una formula assurda stabiliva il numero delle scialuppe: tutte le navi britanniche che stazzavano più di diecimila tonnellate dovevano avere sedici scialuppe di salvataggio con una capacità di quindicimila seicentosettantacinque metri cubi, più un numero di zattere pari al settantacinque per cento della capacità delle scialuppe. Nel caso del Titanic la formula in uso avrebbe dato la cifra di ventisettemilaquattrocentotrenta metri cubi, vale a dire scialuppe sufficienti per novecentosettantadue persone soltanto. In realtà, sul Titanic c'erano posti di salvataggio per millecentosettantotto passeggeri. La White Star Line si lamentò più tardi che

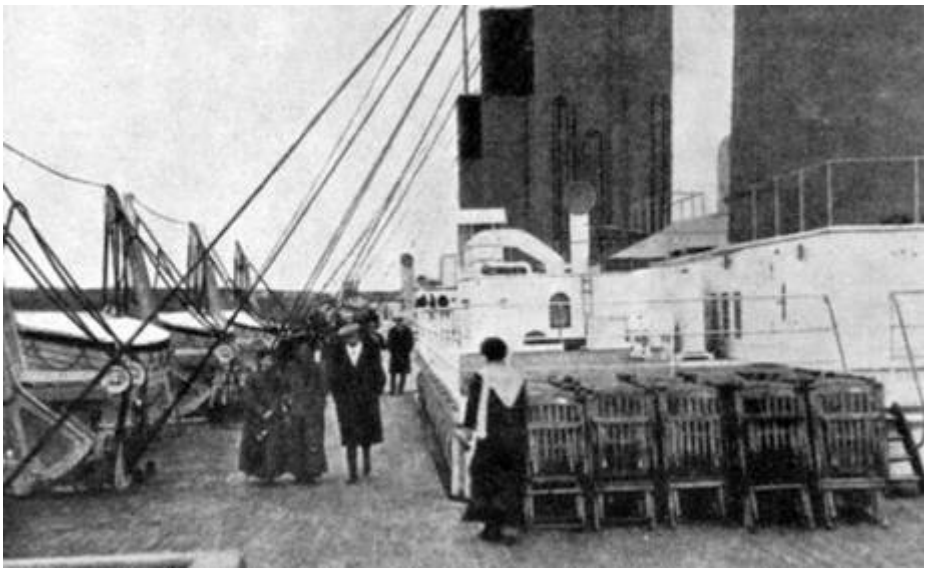
nessuno avesse apprezzato la sua prudenza. Anche così, però, le imbarcazioni di salvataggio avrebbero potuto accogliere soltanto il cinquantadue per cento delle duemiladuecentosette persone imbarcate; se il bastimento fosse stato al limite del carico, le scialuppe avrebbero potuto contenere il trenta per cento delle persone presenti a bordo. Da quel momento le norme e le formule sarebbero state molto più semplici: scialuppe di salvataggio sufficienti per tutti. Col disastro del Titanic finì anche la distinzione di classe nel caricare le scialuppe. La White Star Line negò sempre di aver seguito un principio del genere, e la Commissione di indagine si dichiarò d'accordo. Eppure, risultò chiaramente che i passeggeri di terza classe furono i meno favoriti: Daniel Buckley a cui fu impedito di passare nella zona riservata alla prima classe... Olaus Abelseth liberato dal sottoponte quando l'ultima scialuppa si era ormai staccata dalla nave... il cameriere Hart che aveva guidato due piccoli gruppi di donne sui ponti inferiori mentre centinaia di altre rimanevano sottocoperta... i passeggeri di terza classe che si erano ammassati lungo i paranchi a poppa... altri che avevano affrontato le scale ormai verticali per fuggire dalla coperta, a prua. Inoltre, c'erano le persone che il colonnello Gracie, Lightoller e gli altri avevano visto arrivare da sottocoperta, poco prima della fine. Fino a quel momento, Gracie era stato sicuro che tutte le donne si fossero allontanate nelle scialuppe, dato che era stato così difficile trovarne ancora qualcuna per completare il carico dell'ultimo battello. Rimase perciò esterrefatto nel vederne comparire all'improvviso varie decine. Le statistiche misero bene in evidenza chi erano quelle donne: nella lista delle perdite del Titanic si trovano quattro delle centoquarantatrè passeggere di prima classe... quindici delle novantatrè di seconda... e ottantuno delle centosettantanove di terza classe. Non parliamo poi dei bambini. A eccezione di Lorraine Allison, tutti i ventinove bimbi di prima e seconda classe furono salvati, mentre dei settantasei bambini di terza se ne salvarono soltanto ventitrè. Nè l'occasione di essere cavallereschi nè i frutti della cavalleria sembravano potersi rivolgere a beneficio dei passeggeri. Le cose erano andate meglio, ma non bene, per la seconda classe. Lawrence Beesley ricordò che un ufficiale aveva fermato due signore che stavano oltrepassando la porta di ingresso alla prima classe. «Possiamo andare alle scialuppe?» gli avevano chiesto. «No, signora, le vostre scialuppe sono sul vostro ponte.» Bisogna riconoscere, per essere equi nei riguardi della Star Line, che queste distinzioni derivarono non tanto dagli ordini impartiti, quanto dalla mancanza di ordini. In certi momenti, gli uomini dell'equipaggio sbarrarono la via che portava al ponte lance, in altri aprirono le porte, ma non lo comunicarono a nessuno, in altri ancora si adoperarono per aiutare i passeggeri di terza classe a trovare la strada giusta. In complesso, però, i passeggeri di terza classe furono abbandonati a se stessi. I più intraprendenti tentarono la sorte, mentre la maggior parte rimase senza aiuto nei propri alloggi, ignorata, negletta, dimenticata. La White Star Line non si era assolutamente occupata di loro, e così fecero tutti gli altri. Nessuno sembrava preoccuparsi dei passeggeri di terza classe: ne la stampa, nè la Commissione d'inchiesta e neppure loro stessi. Nello sforzo di coprire le responsabilità inerenti al Titanic, pochi giornalisti si preoccuparono di sentire la voce di quei passeggeri. Il New York Times si dichiarò orgoglioso del modo in cui la catastrofe era stata fronteggiata. Eppure, nel famoso numero dedicato all'arrivo a New York del Carpathia, comparvero solo due interviste con passeggeri di terza classe. Sembrava un numero giusto: su quarantatrè racconti

pubblicati sul New York Herald, due narravano le esperienze vissute da passeggeri ospitati nella classe in questione. Certo, i loro racconti non potevano essere interessanti quanto quello di Lady Duff Gordon (un giornale di New York le fece dire: «L'ultima voce che udii fu quella di un uomo che gridava: «Mio Dio, mio Dio!». Comunque, gli spunti per un pezzo giornalistico c'erano. Quella notte fu una magnifica conferma del principio «prima le donne e i bambini», però, chissà come, le perdite furono più alte fra i bambini di terza classe che fra gli uomini di prima. Tale contrasto non sarebbe dovuto sfuggire alla sensibilità sociale della stampa del momento (o quanto meno come dato informativo). Nemmeno il Congresso si preoccupò di ciò che accadde in terza classe. L'inchiesta sul Titanic svolta dal senatore Smith si occupava dei minimi particolari, compresa la composizione di un iceberg (o Ghiaccio,» spiegò il quinto ufficiale Lowe), ma trascurò quasi completamente il destino della terza classe. Due degli scampati raccontarono che era stato loro impedito di salire sul ponte lance, ma gli avvocati ignorarono la loro deposizione. Questo non deve far pensare a un deliberato velo di silenzio; soltanto, nessuno si occupava della questione. La British Court of Enquiry fu anche più equanime. Il signor W. D. Harbinson, che ufficialmente rappresentava gli interessi dei passeggeri di terza classe, dichiarò di non aver notato la minima traccia di discriminazione, e Lord Mersey fece un rapporto sull'ottimo stato di salute che regnava a bordo; tuttavia nessuno dei passeggeri di terza classe venne chiamato a testimoniare, e il solo cameriere salvatosi fra quelli addetti alla terza ammise francamente che i passeggeri erano stati trattenuti sottocoperta fino all'una e quindici. Gli stessi passeggeri di terza, del resto, non se la presero troppo a cuore. Si aspettavano una distinzione di classe come una normale mossa del giuoco. Olaus Abelseth considerava l'accesso al ponte lance un privilegio riservato alla prima e seconda classe... anche in caso di naufragio. Fu perciò soddisfatto quando gli permisero di starsene in coperta. Spuntava l'alba di una nuova èra; mai più, dopo quella notte, i passeggeri di terza classe avrebbero preso le cose con tanta filosofia. D'altra parte, quella fu anche l'ultima volta in cui la posizione privilegiata della prima classe venne accettata senza discussione. Quando il Republic, un transatlantico della White Star Line, s'era inabissato nel 1908, il capitano Sealby aveva detto ai passeggeri che prendevano posto nelle scialuppe di salvataggio: «Ricordate bene: prima scenderanno le donne e i bambini, poi i passeggeri che occupano le cabine di prima, e poi tutti gli altri!» Sul Titanic non vigevano simili principi, ma tali concetti continuavano a sussistere nella mente del pubblico. Per prima cosa, la stampa si affrettò a prevenire qualunque critica sul comportamento dei passeggeri di prima classe. Alla notizia che Ismay si era salvato, il New York Sun si affrettò a dichiarare: «Ismay si è comportato in maniera eccezionalmente coraggiosa... Nessuno sa per quale motivo il signor Ismay si sia trovato a bordo di una scialuppa; si ritiene che egli sia stato mosso dal desiderio di sottoporre l'accaduto alla sua società.» Alla prima classe le cose non sarebbero mai più andate così bene. Infatti, la bilancia cominciò presto a pendere dall'altra parte. Non passarono molti giorni che si cominciarono a formulare le più aspre critiche contro Ismay; un anno dopo, una delle sopravvissute, assai conosciuta, si separò dal marito solo perchè, secondo le chiacchiere, gli era capitato di salvarsi. Una delle più importanti eredità lasciate dalle vittime del Titanic è costituita dalla nuova linea di condotta adottata nel giudicare il comportamento delle persone in vista in caso di forza maggiore. Era più facile, ai

vecchi tempi... il Titanic fu anche l'ultima vetrina della ricchezza e dell'alta società al centro dell'interesse del pubblico. Nel 1912 non esistevano film, stelle della radio o della televisione; i campioni sportivi cominciavano appena a delinearsi, e la mondanità elegante era completamente sconosciuta. Il pubblico si volgeva alle persone socialmente più in vista per trarne quello splendore riflesso che arricchisce una vita monotona. Questo interesse era ben compreso dalla stampa Alla partenza del Titanic, il New York Times aveva pubblicato in prima pagina l'elenco dei passeggeri più in vista. Il New York American si occupò del naufragio il 16 aprile, in un articolo di fondo dedicato quasi interamente a John Jacob Astor; nelle ultime righe ricordava che anche altre mille ottocento persone erano affogate.

Una folla di gente assalta la sede del giornale «New York American»
in cui vengono esposti i nomi dei sopravvissuti al naufragio del Titanic

Qualcosa di simile fece il New York Sun nel numero del 18 aprile, prendendo in esame il lato assicurativo del disastro: la maggior parte dell'articolo riguardava le perle della signora Widener. La ricchezza non avrebbe mai più polarizzato così completamente l'interesse dell'uomo della strada. Del resto, essa stessa non sarebbe mai più apparsa in una forma così spettacolare. John Jacob Astor non aveva esitato neppure un istante prima di spendere ottocento dollari per una giacca di pizzo offerta da un mercante, sul ponte della nave, durante una breve sosta a Queenstown.



Il ponte del Titanic fotografato a Queenstown, l'11 aprile.

I Ryerson non vedevano nulla di strano nel viaggiare con sedici bauli. Le centonovanta famiglie di prima classe erano servite da ventitrè cameriere, otto domestici e varie bambinaie e governanti, oltre alle centinaia di inservienti di bordo, uomini e donne. Questo personale privato di servizio fruiva d'una sala riservata sul ponte C, così che a tutti veniva risparmiato l'imbarazzo di iniziare una conversazione con un bel giovane sconosciuto per poi scoprire che si trattava, ad esempio, dell'interprete di lingue orientali Henry Sleeper Harper. Consideriamo ora l'arrivo dei superstiti a New York. La signora Astor era attesa da due automobili con due medici, una infermiera specializzata, una segretaria, e Vincent Astor. Per la signora Widener non c'erano automobili, ma addirittura un treno speciale, costituito da una carrozza pullmann privata, un bagagliaio e una locomotiva. Anche la signora Hays trovò ad attenderla un treno speciale, composto da due vagoni privati e da due altre carrozze. Era un vero e proprio ricevimento, organizzato per chi poteva affrontare la spesa di 4350 dollari - ed erano dollari del 1912 - per un appartamento di lusso. Un appartamento di quel tipo comprendeva anche un tratto riservato del ponte in passeggiata, che veniva a costare circa 120 dollari al metro quadrato, per sei giorni. Quel treno di vita, naturalmente, non era alla portata di tutti. Non era, ad esempio, alla portata di Harold Bride, che guadagnava venti dollari al mese, e che avrebbe dovuto lavorare 18 anni per guadagnare il denaro sufficiente per una traversata di lusso. Coloro che potevano godere di tutto questo si erano riuniti a poco a poco in un gruppo molto compatto, che sembrò dissolversi con il Titanic. C'era una meravigliosa intimità in quel piccolo mondo di ricchi edoardiani. I loro incontri erano privi di sorprese, sia che avvenissero alle piramidi (grandi favorite), o alle regate di Cowes, o, in primavera, a Baden-Baden. Sembrava che tutti avessero le stesse idee nello stesso momento, ed una di queste idee li aveva spinti appunto a partecipare al viaggio inaugurale della più grande nave del mondo. Il viaggio del Titanic assumeva così più il carattere di una riunione mondana che di una traversata atlantica. E questo affascinava la signora Harris, moglie del produttore teatrale, che certamente non faceva parte di quel mondo. Vent'anni più tardi ella ricordava ancora con stupore: «S'era creata un'intimità che non avevo mai notato nei viaggi precedenti. Nessuno consultava la lista dei passeggeri, a giudicare

dall'atmosfera di buona amicizia stabilitasi tra i passeggeri delle cabine. Si incontravano sul ponte come ad una grande festa.» Questo gruppo conosceva l'equipaggio altrettanto bene che gli altri passeggeri. Era consuetudine attraversare l'oceano con determinati comandanti piuttosto che con determinate navi, e il capitano Smith godeva di un seguito personale che lo rendeva prezioso per la White Star Line. Il capitano ripagava quella simpatia con piccoli favori e privilegi che servivano a mantenere viva la preferenza per lui. L'ultima notte, John Jacob Astor ed alcuni altri passeggeri ricevettero la notizia della catastrofe direttamente dal capitano Smith, prima che venisse dato l'allarme generale. C'era naturalmente il rovescio della medaglia, e cioè tenere fede al loro dovere di gentiluomini. Nessuno si permetteva di approfittare dell'amicizia del capitano; infatti, quasi nessuno degli uomini di quel gruppo si salvò. Gli inservienti e i camerieri erano legati altrettanto intimamente con quei passeggeri. Si erano trovati più volte al servizio di quelle stesse persone, e conoscevano le esigenze e i gusti di ciascuna di loro. Ogni sera il cameriere Cunningham era solito entrare nell'A-36, per preparare l'abito preferito di Thomas Andrews. Poi, alle diciotto e quarantacinque, soleva ritornare per aiutarlo a vestirsi. La stessa cosa accadeva in tutta la nave. Mentre il Titanic stava affondando, fu con sincero affetto che il cameriere Etches fece indossare il maglione al signor Guggenheim... che il cameriere Crawford allacciò le scarpe del signor Stewart... che il secondo cameriere Dodd sussurrò a John B. Thayer che sua moglie si trovava ancora a bordo mentre egli credeva che se ne fosse andata con una scialuppa molto tempo prima. Con lo stesso spirito di dedizione il cameriere della sala da pranzo Ray spinse Washington Dodge nella scialuppa 13: era stato lui a convincere i Dodge a imbarcarsi sul Titanic, e si sentiva obbligato per questo a metterli in salvo. I passeggeri di quel gruppo ripagavano tanta dedizione con una familiarità e un affetto concesso a pochi dei compagni di viaggio meno noti. Nelle ultime ore del Titanic, uomini come Ben Guggenheim e Martin Rothschild sembrarono preoccupati più dei loro servitori che degli altri passeggeri. Il Titanic, in un certo senso, calò il sipario su quel sistema di vita; le cose non furono mai più quelle di prima. La guerra, e più tardi la tassa sul reddito, lo garantirono. Con quel mondo scomparve anche parte dei suoi pregiudizi: soprattutto l'affermazione, sostenuta a spada tratta, della superiorità del coraggio anglosassone. Per gli scampati, tutti i passeggeri di sesso maschile che s'erano cacciati nelle scialuppe erano «cinesi» o «giapponesi»; tutti coloro che erano saltati dal ponte nei battelli di salvataggio erano «americani, francesi» o «italiani». «Molti uomini tra i passeggeri,» dichiarò il cameriere Crowe nel corso dell'inchiesta del Governo, «probabilmente italiani, o comunque di nazionalità diversa da quella inglese o americana, tentarono di raggiungere le scialuppe.» Il cameriere Crowe, tuttavia, non udì una sola parola pronunciata dai colpevoli, e non poteva certo sapere chi fossero. Durante l'inchiesta le cose arrivarono a un punto tale che l'ambasciatore italiano pretese, ed ottenne, delle scuse dal quinto ufficiale Lowe, che aveva usato il termine (italiano) come sinonimo di codardo. Era opinione diffusa, invece, che il sangue anglosassone avrebbe sempre impedito ogni cattiva azione. Quando Bride raccontò l'aggressione del fuochista contro Phillips, alcuni giornali, per ottenere un migliore effetto, scrissero che quell'uomo era un negro. In un articolo dal titolo: «La perdita di buoni immigranti», il New York Sun specificò che, insieme agli altri, erano periti 78 finlandesi che avrebbero potuto fare del bene al paese».

Fotografia di un migrante a bordo del Titanic

Con i pregiudizi, però, scomparve anche qualcuno degli istinti più nobili. L'umanità avrebbe continuato ad essere coraggiosa, ma non in quella forma. Gli uomini che viaggiavano sul Titanic avevano qualcosa di particolare; Ben Guggenheim che indossava all'ultimo momento l'abito da sera... Howard Case che agitava la sigaretta nel salutare la signora Graham... ed anche il colonnello Gracie, che percorreva il ponte cercando galantemente, anche se invano, la signora Candee. Nessuno, oggi, compirebbe più gli atti di cavalleria di quella notte. Era scomparsa anche l'aria di noblesse oblige. Nei giorni di snervante incertezza, a New York, gli Astor, i Guggenheim ed altri come loro non si accontentarono di rimanere accanto ai loro telefoni, e di mandare amici e dipendenti agli uffici della White Star Line. Ci andarono di persona Non per ottenere informazioni migliori, ma perchè sentivano che era dovere muoversi personalmente. Oggi, le famiglie sono unite come sempre, ma, probabilmente, si accontenterebbero del telefono. Pochi insisterebbero nell'andare di persona ad affrontare il caos di un ufficio armatoriale. Eppure, allora, non esitarono un minuto. E vero che Vincent Astor ottenne così informazioni più esaurienti, e che alcuni poterono parlare con il direttore generale, ma rimane il fatto che quella gente non si accontentò di una semplice presa di contatto, ma volle andare di persona. Più di ogni altra cosa, però, il Titanic segnò la fine di un generale senso di fiducia. Fino a quel momento, l'umanità riteneva di aver trovato la chiave di una vita sicura, metodica e civilizzata Da cento anni il mondo occidentale viveva in pace. Da cento anni la tecnica continuava a progredire e sembrava che i

benefici della pace e dell'industrializzazione fossero filtrati in modo soddisfacente attraverso la società. Vedendo le cose nella debita prospettiva, può sembrare che la situazione d'allora offrisse minori garanzie di tranquillità e di fiducia; ma, a quell'epoca, la maggior parte degli uomini riteneva che tutto andasse bene. Il Titanic li svegliò. Mai più si sarebbero sentiti così sicuri di loro stessi. Il disastro rappresentò un terribile colpo, soprattutto sul piano della tecnica. Ecco, infatti, la «nave inaffondabile», forse il più grande successo costruttivo dell'uomo, che colava a picco al primo viaggio. Ma c'era assai di più. Se quella suprema conquista era così tragicamente fragile, che dire di tutto il resto? Se la ricchezza aveva significato così poco, in quella fredda notte di aprile, che cosa poteva valere per tutto il resto dell'annata? Decine di ministri del culto predicarono che la tragedia del Titanic era una lezione mandata dal cielo per scuotere gli uomini dalla loro compiacenza in se stessi; per punirli della completa fiducia riposta nel progresso materiale. Se doveva essere una lezione, essa è servita. Da quel momento in poi, la gente non si è più sentita sicura di nulla. L'infinita successione di delusioni verificatasi in seguito non deve essere certo ascritta al Titanic, ma il suo naufragio costituì il primo colpo. Prima del Titanic, tutto era quieto; dopo, tutto fu tumulto. Ecco perchè, per chiunque sia vissuto in quell'epoca, il Titanic, più di qualunque altro avvenimento singolo, segnò la fine dei vecchi tempi, e l'inizio di una era nuova e non sempre facile. Non c'era tempo per tali considerazioni, alle due e venti di martedì quindici aprile millenovecentododici. Dalla tomba del Titanic si levava un tenue vapore che oscurava la notte limpida. Il mare era disseminato di pezzi di legno, sedie a sdraio, tavole, pilastri e altri relitti che venivano a galla staccandosi da ciò che ormai giaceva sul fondo. Centinaia di nuotatori popolavano l'acqua, aggrappandosi ai relitti, o l'uno all'altro. Il cameriere Edward Brown riusciva appena a respirare, e si accorse di aver un uomo avvinghiato ai vestiti. Il passeggero di terza classe Olaus Abelseth si sentì afferrare al collo. A mala pena riuscì a svincolarsi. «Lasciatemi,» gridò, ma l'altro lo afferrò di nuovo, ed egli dovette colpirlo col tallone per liberarsene. Se non erano i compagni di sciagura, era il mare stesso a fiaccare la resistenza dei naufraghi. La temperatura dell'acqua era di due gradi sotto zero. Il secondo ufficiale Lightoller provò, al suo contatto, la sensazione di «mille coltelli» che gli si conficcassero nel corpo. In un'acqua come quella, i salvagente erano inutili. Qualche decina di naufraghi riuscì anche in questa situazione a conservare il controllo dei propri nervi e a resistere. Le speranze di salvezza in quell'acqua ingombra di relitti erano due: i canotti A e B, ambedue liberati dal ponte nel momento in cui la nave affondava, l'A diritto, e il B capovolto. Il fumaiolo, precipitando, aveva allontanato ulteriormente le scialuppe dalla folla dei naufraghi. Ora, i nuotatori più fortunati e più forti si dirigevano verso le due imbarcazioni. Dopo una ventina di minuti, Olaus Abelseth raggiunse l'A. Una decina di scomparsi, più morti che vivi, si trovavano già nel canotto. Non lo aiutarono nè gli impedirono di arrampicarsi sulla frisata. Si limitarono a mormorare: Non rovesciate la scialuppa.» A poco a poco, ne arrivarono altri, finchè a bordo del piccolo battello si trovarono ventiquattro persone. Erano stranamente assortite: il tennista R. Norris Williams Jr., con accanto una pelliccia completamente imbevuta d'acqua... una coppia di svedesi... il fuochista John Thompson con le mani ustionate... un passeggero di prima classe in mutande... il cameriere Edward Brown... Rosa Abbott, passeggera di terza classe. A poco a poco la scialuppa A si allontanava, mentre i nuotatori arrivavano ad

intervalli sempre meno frequenti. Alla fine, non ne arrivarono più, e l'imbarcazione si allontanò nella notte silenziosa. Nel frattempo, altri nuotatori si dirigevano verso il canotto B, rovesciato, che si trovava molto più vicino al luogo della sciagura. Un maggior numero di persone, molto più attive e rumorose, si ammassava attorno alla chiglia capovolta. «Salvateci! Salvateci!» Walter Hurst udì quel grido ripetersi all'infinito mentre raggiungeva gli uomini che tentavano di salire sul canotto. Il telegrafista Harold Bride, naturalmente, vi si trovava là fin dall'inizio, ma sotto all'imbarcazione invece che sopra. Anche Lightoller vi arrivò prima che il Titanic affondasse. Stava già nuotando quando era precipitato il fumaiolo anteriore. L ondata quasi lo sommerse mentre spingeva il giovane Jack Thayer contro la scialuppa. Ora anche Hurst e tre o quattro altri si stavano arrampicando sulla chiglia. Lightoller e Thayer riuscirono a salire. Bride si trovava ancora sotto all'imbarcazione sdraiato sulla schiena, con il capo che batteva contro i sedili, e il respiro mozzo. Poi giunse A. H. Barkworth, un giudice di pace dello Yorkshire. Indossava una pesante pelliccia sul salvagente, e quella strana combinazione lo aiutava a stare a galla. Mal grado la pelliccia, riuscì a issarsi sul canotto. Il colonnello Gracie arrivò subito dopo. Trascinato dal Titanic, aveva tentato, prima di scorgere il canotto capovolto, di aggrapparsi a una tavola, poi ad una grossa cassa di legno.

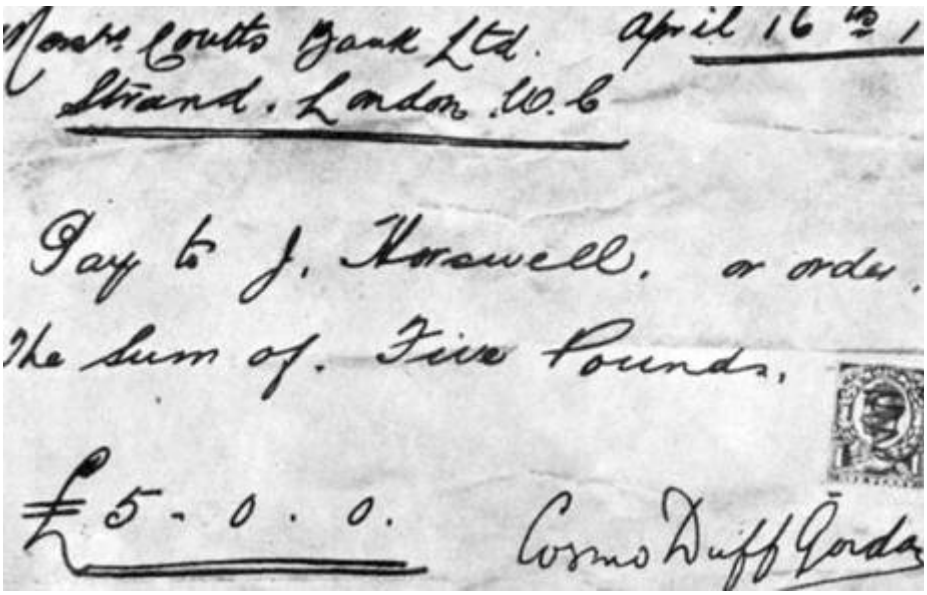
Quando infine raggiunse la scialuppa B, più di una decina di uomini s'erano già issati sulla sua chiglia. Nessuno gli porse una mano per aiutarlo. Ad ogni nuovo naufrago che sopraggiungeva, la barca affondava sempre più nell'acqua, che già, di tanto in tanto, la sommergeva completamente. Tuttavia Gracie non era arrivato fin lì per nulla. Afferrò il braccio di un uomo che si trovava già sulla scialuppa e si tiro su. Giunse poi l'aiuto cuoco, John Collins, e anche lui riuscì a salire. Bride, infine, riuscì ad uscire di sotto la barca e si arrampicò a poppa. Quando arrivò il cameriere Thomas Whiteley, il canotto B sosteneva già il peso di trenta uomini. Mentre tentava di salire sulla chiglia, qualcuno lo colpì con un remo, ma egli ci riuscì ugualmente. Anche il fuochista Harry Senior venne allontanato con un remo, ma nuotò dall'altro lato e riuscì infine a convincere gli altri a lasciarlo salire. Nel frattempo, gli uomini, a cavalcioni a prua e a poppa, battevano l'acqua con delle tavole cercando di allontanarsi dal luogo del disastro e dai nuotatori. «Basta ora, ragazzi. Uno ancora e andremo tutti sotto,» gridavano gli uomini della scialuppa a quelli che stavano ancora nell'acqua. «Va bene, avete ragione,» rispose uno dei nuotatori. E si allontanò gridando: «Buona fortuna. Dio vi benedica.» Un altro nuotatore disse loro: «Salve! Addio!» Con voce fioca, e non chiese di salire. Anche se erano pericolosamente sovraccarichi, Walter Hurst non potè resistere alla tentazione di tendergli un remo. L'uomo intanto si era allontanato e quando il remo lo toccò, continuò a nuotare in silenzio. Ancor oggi, Hurst è convinto che si trattasse del capitano Smith. Mentre si allontanavano nella notte solitaria, lasciandosi dietro le spalle la tragedia e le sue vittime, uno dei marinai che giaceva sulla chiglia chiese esitante: «Non vi sembra che dovremmo pregare?» Furono tutti d'accordo. Una rapida inchiesta rivelò che si trovavano riuniti cattolici, presbiteriani, evangelici e metodisti; decisero perciò di recitare il Padre Nostro, che cantarono in coro dopo che l'uomo che aveva suggerito di pregare diede l'intonazione. Non era il solo coro che si levasse sull'acqua. Mentre i canotti A e B si riempivano e cercavano disperatamente di allontanarsi dalla scena, si udivano le grida di centinaia di nuotatori. Le singole voci si perdevano in un clamore che sovrastava ogni cosa. Al fuochista George Kemish, ai remi della scialuppa 9, parvero le grida di

centomila spettatori a una partita decisiva di campionato. Jack Thayer, che giaceva sulla chiglia della scialuppa B, pensò al rumore continuo e sordo delle locuste in una notte di mezza estate, nei boschi di casa sua, in Pennsylvania.

Mi ricorda una meravigliosa gita Le grida nella notte imponevano al quinto ufficiale Lowe, energico e generoso, di ritornare per soccorrere i naufraghi. Era in una buona posizione per poterci riuscire. Dopo aver abbandonato il Titanic sul numero 14, era passato dietro alle scialuppe 10, 12, 4 e D, unendosi ad esse per formare una catena, a centocinquanta metri di distanza. «Considerateví sotto il mio comando,» ordinò, e cominciò a organizzare la sua flottiglia per l'opera di soccorso. Sarebbe stato un suicidio, per le scialuppe - che non erano certo in grado di affrontare una situazione così drammatica - ma un'imbarcazione con un equipaggio scelto sarebbe stata di grande utilità. Pertanto, Lowe divise i suoi cinquanta cinque passeggeri tra le altre quattro scialuppe e raccolse volontari da ognuna di esse, per riunire sul numero 14 un gruppo di rematori esperti. Quello scambio di passeggeri tra barche a remi, effettuato alle due e mezzo di notte in pieno Atlantico, fu un lavoro snervante, che portò al limite la capacità di resistenza di Lowe. «Saltate, maledizione, saltate!» inveì contro la signorina Daisy Minahan. Una vecchia signora avvolta in uno scialle gli sembrò invece troppo agile. Glielo strappò, e si trovò dinanzi il volto terrorizzato di un uomo, con gli occhi bianchi di paura. Non disse una parola, ma lo gettò nella scialuppa numero 10 con tutta la sua forza. Occorse del tempo per fare il trasbordo, per lasciare che i nuotatori si sparpagliassero tanto da rendere la spedizione sicura, ed infine per raggiungerli. Erano passate le tre, un'ora circa dopo l'affondamento, quando la scialuppa 14 tornò sul luogo del disastro. C'era ormai ben poco da fare: il cameriere John Stewart... il passeggero di prima classe W. F. Hoyt... un passeggero giapponese di terza classe, che si era legato ad una porta. Per circa un'ora la scialuppa 14 giuocò una tragica mosca cieca dirigendosi verso le grida che si levavano nell'oscurità, ma senza riuscire a raggiungere chi chiedeva disperatamente aiuto. Raccolsero quattro naufraghi, e il signor Hoyt morì un'ora dopo. Lowe non aveva calcolato bene il tempo che gli sarebbe stato necessario per ritornare sul luogo della sciagura... per localizzare una voce nell'oscurità... ma soprattutto non aveva previsto quanto poco tempo un uomo avrebbe potuto resistere nell'acqua a due gradi sotto zero. Si rese conto allora che era stato un errore attendere che i naufraghi si «sparpagliassero». Ma, almeno, Lowe era tornato a prestar soccorso. Anche il terzo ufficiale Pitman, nel numero 5, udì grida. Virò di bordo gridando: «Ora ritorneremo laggiù!...»

«Vi prego, chiedetegli di non tornare,» implorò una signora rivolta al cameriere Etches, curvo sui remi. «Perchè dovremmo perdere la nostra vita nell'inutile tentativo di salvare qualcun altro?» Altre donne protestarono. Pitman non sapeva cosa fare; alla fine diede ordini contrari, e cioè disse agli uomini di non remare più. Per tutta l'ora seguente, il numero 5 - quaranta persone in una scialuppa che poteva portarne sessantacinque galleggiò sulla calma superficie dell'Atlantico mentre i suoi occupanti ascoltavano le ultime grida dei naufraghi, a trecento metri di distanza. Nel numero 2 il cameriere disse al quarto ufficiale Boxhall di chiedere alle signore se volevano tornare. Esse risposero di no. Così anche il numero 2 - carico al sessanta per cento - si lasciò andare alla deriva mentre i suoi occupanti ascoltavano senza reagire le grida d'aiuto. Le donne nella scialuppa 6 si comportarono in modo diverso. La signora Smith, caduta nel tranello

tesole dal marito perchè salisse in barca, la signora Candee, commossa dalla galanteria dei suoi cavalieri, la signora Brown, coraggiosa per natura e amante dell'avventura, pregarono il timoniere Hitchens di ritornare sul luogo del disastro. Hitchens si rifiutò; dipinse a fosche tinte ciò che sarebbe successo quando i naufraghi, aggrappandosi alla scialuppa, l'avrebbero capovolta. Le donne continuarono a insistere, mentre le grida si affievolivano. La scialuppa numero 6 - capacità settantacinque, occupanti ventotto - non si avvicinò più delle altre. Nel numero 1 il fuochista Charles Hendrickson gridò: «Tocca a noi ritornare a raccogliere quelli che sono in acqua.» Nessuno rispose. La vedetta George Symons, che comandava la scialuppa, non fece il più piccolo movimento. Quando l'invito venne ripetuto, Sir Cosmo Duff Gordon dichiarò che non riteneva utile tentare, che sarebbe stato pericoloso, perchè la scialuppa sarebbe stata sovraccarica. A quelle parole, l'idea venne abbandonata.



Mandato di cinque sterline regalato da Sir Cosmo Duff Gordon a uno dei marinai della sua scialuppa

Il numero 1 – dodici persone in una scialuppa che poteva portarne quaranta - remò senza meta nel buio. In tutte le imbarcazioni accadde lo stesso; un timido suggerimento, un rifiuto deciso, e nulla di fatto. Delle mille seicento persone che si inabissarono col Titanic, solo tredici furono raccolte dalle diciotto scialuppe che galleggiavano lì attorno. La scialuppa D raccolse il signor Frederick Hoyt perchè lui stesso mise le cose in modo da ottenerlo. La scialuppa 4 salvò otto persone, non perchè fosse tornata indietro, ma perchè i naufraghi riuscirono a raggiungerla. Solo il numero 14 ritornò sulla scena del disastro. Perchè le altre non lo abbiano fatto, fa parte del mistero per cui uomini uguali, in un'identica situazione, reagiscono in modo diverso. Mentre le grida si affievolivano, la notte si rese stranamente tranquilla. Il Titanic, l'agonizzante attesa, tutto era finito. Il colpo per quanto era accaduto, la confusione e l'eccitazione, la sensazione che amici intimi erano perduti per sempre non si erano ancora fatta strada nella coscienza dei naufraghi. Uno strano senso di pace pervase la maggior parte dei sopravvissuti nelle scialuppe. Con questo senso di pace, sopraggiunse anche quello della solitudine. Lawrence Beesley pensò che il Titanic, anche quando era mortalmente ferito, aveva dato

a tutti una sensazione di calore e di sicurezza che nessuna scialuppa poteva rimpiazzare. Nel numero 3, Elizabeth Shutes osservò le stelle cadenti e pensò quanto insignificanti fossero apparsi i razzi del Titanic a paragone della natura. Tentò di vincere la sua tristezza pensando di essere ancora in Giappone. Le era accaduto di fuggire due volte, di notte, sola e spaventata, ma tutto alla fine si era accomodato. Nella scialuppa 4 anche la signorina Jean Gertrude Hippach osservava le stelle cadenti; non ne aveva mai viste tante. Ricordò una leggenda secondo la quale ogni volta che una stella cade, qualcuno muore. Lentamente, molto lentamente, la vita cominciò à riprendere nelle imbarcazioni. Il quarto ufficiale Boxhall lanciò dei razzi verdi dalla scialuppa 2. Quei razzi scossero un po' i naufraghi dal loro torpore e li rallegrarono. Era difficile valutare le distanze e qualcuno pensò che quelle luci verdi fossero lanciate all'orizzonte dalle navi di soccorso. I remi battevano sull'acqua, alcune voci cominciarono a cantare, mentre le barche si chiamavano l'un l'altra nell'oscurità. I numeri 5 e 7 si avvicinarono e altrettanto fecero il 6 e il 16. La scialuppa 6 si fece prestare un uomo, per avere un'altra persona in grado di remare. Altre scialuppe si avvicinarono. Per un raggio di quattro o cinque miglia, diciotto piccole scialuppe vagavano nella notte, riunendosi e separandosi sulle acque immobili. Un marinaio nel numero 13 pensò ai momenti trascorsi sul Regent's Park Lake e mormorò: «Mi ricorda una meravigliosa gita in barca!» In certi momenti si poteva pensare a una gita: poche parole e i bambini vicini. Lawrence Beesley cercò di mettere una coperta sotto i piedini di un bimbo in lacrime e scoprì di essere amico della signora che lo teneva in braccio, la quale, come lui, proveniva da Clonmel, in Irlanda. Edith Russell divertiva un altro bambino con il suo maialino, che suonava ogni volta che gli si tirava la coda. Hugh Woolner diede dei dolci al piccolo Louis Navatril di quattro anni; la signora Astor prestò uno scialle ad una donna di terza classe, per riscaldare la sua piccina che moriva di freddo. La donna ringraziò in svedese, e avvolse la bimba nello scialle. Nello stesso momento, Marguerite Frolicher conobbe l'utilità di un oggetto tipico delle gite. Soffriva di mal di mare e un signore seduto accanto a lei se ne accorse. Tirò fuori una fiaschetta d'argento e invitò la ragazza a bere un sorso di cognac. Ella accettò e si sentì subito meglio. Forse era il cognac, forse la novità della cosa: aveva ventidue anni, e, non avendo mai veduto prima una fiaschetta di quel genere, ne rimase affascinata. Nessuna gita, però, sarebbe stata così fredda. La signora Crosby, nel numero 5, tremava tanto, che il terzo ufficiale Pitman la avvolse in una vela. Uno stivatore nel numero 6, seduto vicino alla signora Brown, batteva i denti. Alla fine ella gli avvolse le gambe nella sua stola di martora, legandogli le code attorno alle caviglie. Nel numero 16 un uomo con un pigiama bianco sembrava così gelato da ricordare agli altri passeggeri un pupazzo di neve. La signora Charlotte Collyer, nel numero 14, era tanto debole da non riuscire a tenersi ritta; i suoi capelli si impigliarono in un remo, e una grossa ciocca le fu strappata dalle radici. L'equipaggio faceva il possibile per assistere le donne come meglio poteva. Nel numero 5 un marinaio si tolse le calze e le porse alla signora Dodge. Al suo sguardo di stupita gratitudine, quasi si giustificò: «Vi assicuro, signora, che sono assolutamente pulite. Le ho messe stamattina.» Nel numero 13, il fuochista Beauchamp tremava nel suo leggero maglione, ma si rifiutò di indossare un soprabito offertogli da una signora anziana, e insistette perchè lo desse invece a una giovane irlandese. I passeggeri di quella scialuppa fruirono anche di un altro sollievo inaspettato. Il cameriere Ray, prima di lasciare la sua cabina per l'ultima volta, aveva preso sei fazzoletti dal suo baule. Ora li

distribuì, invitando i sei fortunati a fare un nodo ad ogni angolo, ottenendone una specie di berretto. Come risultato, egli ricorda con orgoglio: «Sei teste furono incoronate.» Non solo il freddo, ma anche il numero di donne ai remi faceva svanire l'illusione di una gita. Nel numero 4, la signora Thayer remò per cinque ore con l'acqua alle caviglie. Nel numero 6 la signora Brown si fece organizzatrice: due donne per ogni remo. Una teneva l'attrezzo al suo posto, mentre l'altra lo azionava. Con questo sistema, la signora Brown, la signora Meyer, la signora Candee e altre fecero avanzare la barca per tre o quattro miglia nel vano tentativo di raggiungere la luce che avevano visto brillare all'orizzonte per quasi tutta la notte. La signora Douglas teneva il timone della scialuppa 2. Boxhall, che la comandava, manovrava un remo ed aiutava a lanciare i segnali verdi. La signora White, che remava nel numero 8, si trasformò in una specie di segnalatore. Aveva un bastone con una luce elettrica incorporata, che agitò continuamente per quasi tutta la notte, aiutando, e talvolta confondendo, coloro che la circondavano. Nel numero 8, si alternavano ai remi Marie Young, Gladys Cherry, la signora Swift ed altre. La signora Bucknell notò con orgoglio che, mentre ella remava accanto alla contessa di Rothes, dietro a loro la sua governante remava vicino alla cameriera della contessa. Per la maggior parte della notte la contessa tenne il timone. Il marinaio Jones, che era al comando della scialuppa, spiegò più tardi alla Sphere per quale ragione l'avesse messa lì: «C'era una donna nella mia scialuppa veramente degna del suo nome... dal suo comportamento e dalle parole calme e risolute che indirizzava agli altri, compresi di poter contare su di lei più che su qualunque uomo ci fosse stato a bordo.» Nel corso dell'indagine effettuata in America, Jones, forse perchè privato dei suggerimenti della stampa, si espresse un po' meno elegantemente: Continuava a far critiche, così la misi a guidare la barca.» Ma non c'erano dubbi sui suoi sentimenti. Una volta in salvo, Jones staccò il numero otto dalla scialuppa, lo fece incorniciare e lo mandò alla contessa per esprimerle la propria ammirazione. Da parte sua, ella gli scrive ancora ogni anno a Natale. Col passare della notte, cominciò anche a cambiare il modo di comportarsi dei naufraghi. Dal numero 3, la signora Hays si rivolgeva, cercando il marito, a tutte le scialuppe che si avvicinavano. o Charles Hays, sei lì?» aveva ripetuto ormai un'infinità di volte. Nel numero 8, la signora de Satode Penasco cominciò a gridare, invocando il marito Victor; a un certo punto la contessa di Rothes, non riuscendo più a sopportarla, passò il timone a sua cugina Gladys Cherry, scivolò accanto alla signora e trascorse il resto della notte remando vicino a lei e cercando di confortarla. Nel numero 6, madame de Villiers chiamava ininterrottamente il figlio, che non era neppure sul Titanic. Più tardi, cominciarono a nascere i primi dissensi. Le donne del numero 3 litigavano per delle sciocchezze, mentre i rispettivi mariti sedevano in un silenzio imbarazzato. La signora Dodge avrebbe voluto tornare verso la nave, contrariamente ai desideri di quasi tutti gli altri occupanti del numero 5, e ne fu così disgustata che, quando si avvicinò il numero 7, cambiò scialuppa in mezzo all'oceano. Maud Slocombe, la irreprensibile massaggiatrice del Titanic, riuscì a calmare una donna del numero 11, la quale, nella confusione, continuava a caricare una sveglia. Il marinaio Diamond, un duro ex pugilatore, al comando del numero 15, bestemmiava in maniera spaventosa. Molti dei litigi avevano per oggetto il fumo. Nel 1912, il tabacco non era ancora il grande rimedio americano per alleggerire la fatica e la tensione, e le donne nelle scialuppe ne erano molto infastidite. La signorina Elizabeth Shutes pregò due uomini che le sedevano accanto nel numero 3 di

smettere di fumare, ma essi continuarono. La signora Stuart White parlò della cosa perfino all'inchiesta. Quando il senatore Smith le chiese se avesse qualcosa da dire sul contegno dell'equipaggio, scattò: «Mentre ci allontanavamo dalla nave, i camerieri tirarono fuori le sigarette e le accesero. In una situazione come quella!» Nell'atmosfera più serena della scialuppa 1 il fumo non costituì un problema. Quando Sir Cosmo Duff Gordon dette un buon sigaro al fuochista Hendrickson, nessuna delle donne nella scialuppa era in realtà in grado di protestare. La signorina Francatelli era alle dipendenze della moglie di Sir Cosmo e Lady Gordon stava troppo male per occuparsene. Il capo chino sui remi, continuò a vomitare per tutta la notte. Tuttavia, anche nel numero 1 si ebbero dei contrasti. Sir Cosmo e il signor C. E. Henry Stengel di Newark, nel New Jersey, non andavano molto d'accordo. Questo avrebbe avuto certo poca importanza in una scialuppa sovraccarica, ma essendoci soltanto dodici persone a bordo la faccenda diventava piuttosto spiacevole. Secondo Sir Cosmo, il signor Stengel gridò a più riprese: «Scialuppa in vista,» e diede anche vari consigli alla vedetta Symons sulla direzione da prendere. Nessuno gli badava, ma Sir Cosmo si irritò al punto da invitarlo energicamente a starsene tranquillo. Sir Cosmo si dimostrò doppiamente seccato quando il signor Stengel, più tardi, testimoniò: «Sir Cosmo ed io decidemmo quale rotta tenere.» Frattanto il fuochista Pusey commentava l'osservazione fatta da Lady Gordon alla signorina Francatelli sulla perdita della sua camicia da notte: «Non ve la prendete,» le disse, «intanto siete salva. Noi, piuttosto, abbiamo perduto tutto.» Mentre più tardi, sempre in vena di commenti, Pusey si rivolse a Sir Cosmo: «Credo che abbiate perso tutto.»

«Infatti, è così.»

«Ma potrete riavere presto molte altre cose.»

«Certamente.»

«Noi, invece, abbiamo perso tutto ciò che avevamo, e la Compagnia non ce lo restituirà. E, quel che è peggio, la paga ci sarà sospesa da questa notte.» Sir Cosmo ne aveva abbastanza: «Bene, vi darò cinque dollari a testa per comprarvi quel che avete perduto.» Lo fece, ma visse abbastanza a lungo per rammaricarsene. Il comando quasi esclusivo assunto da Duff Gordon sulla scialuppa numero 1 e il mancato ritorno sul luogo della sciagura conferirono a quel dono l'aspetto di un compenso poco chiaro, che Sir Cosmo riusa a giustificare con molta difficoltà. E non fu certo aiutato dagli eventi che seguirono. Quando Lady Gordon riunì gli uomini per una fotografia, dopo il salvataggio, essi vi apparivano un po' come l'equipaggio personale di Duff Gordon. Più tardi, quando si seppe che la vedetta Symons, che in realtà aveva il comando della scialuppa, aveva trascorso una giornata con il legale di Sir Cosmo poco prima della sua testimonianza all'inchiesta britannica, si disse che Sir Cosmo aveva perfino un timoniere personale. In effetti, Sir Cosmo si rese colpevole soltanto di un estremo cattivo gusto. Anche l'alcool causò qualche contrasto. Quando il numero 4 raccolse dall'acqua un membro dell'equipaggio che aveva in tasca una bottiglia di cognac, la gettarono via, perchè, come più tardi fu spiegato alla stampa, «avrebbe potuto portare delle conseguenze pericolose, se l'avesse toccata una persona isterica nella scialuppa». La signorina Eustis diede un'altra versione: «Quell'uomo era ubriaco e aveva in tasca una bottiglia di cognac; il timoniere la gettò immediatamente in acqua, mentre faceva sdraiare l'ubriaco sul fondo della scialuppa.» I guai nella scialuppa 6 erano di natura differente. L'attrito nacque nel momento in cui il maggiore Peuchen passò i limiti nel voler comandare. Peuchen, che

era solito dare ordini, non potè resistere alla tentazione di prendere il comando. Il timoniere Hitchens non la vedeva così. Mentre si allontanavano dal Titanic, Peuchen remava e Hitchens era al timone; dopo una decina di minuti, Peuchen ordinò a Hitchens di cedere il timone ad una signora e di passare ai remi. Il timoniere rispose che era lui ad avere il comando della scialuppa e che l'unico dovere di Peuchen era di remare e stare tranquillo. Lentamente la scialuppa si allontanò, con solo Peuchen e la vedetta Fleet ai remi. A questo punto, per ordine della signora Brown, si mise ai remi la maggior parte delle donne, mentre Hitchens rimaneva aggrappato al timone, gridando loro di remare più rapidamente, per non essere risucchiati dal gorgo del Titanic. Le donne cominciarono a rispondere per le rime; mentre la barca procedeva nell'oscurità, risuonavano nella notte le frasi amare che i suoi occupanti si scambiavano. Il numero 6 continuò a lungo il suo cammino verso la luce ingannatrice all'orizzonte, e quando fu chiaro che non avrebbe mai potuto raggiungerla, Hitchens annunciò che tutto era perduto: non avevano nè acqua, nè cibo, nè bussola, nè carte; si trovavano a centinaia di miglia dalla costa e non sapevano nemmeno in quale direzione procedessero. Il maggiore Peuchen smise di remare, ma le donne continuarono. La signora Candee gli indicò la Stella Polare, la signora Brown gli ingiunse di tacere e di remare. La signora Meyer lo prese in giro per il suo coraggio. Si unirono poi alla scialuppa 16, e Hitchens diede l'ordine di lasciar andare la barca alla deriva. Le donne però, non potendo sopportare il freddo, continuarono a remare per scaldarsi. La signora Brown passò un remo a un fuochista tutto sporco, trasferito dalla scialuppa 16, e ordinò che tutti continuassero a vogare. Hitchens si mosse per fermarla ma la signora Brown gli dichiarò che, se si fosse avvicinato, lo avrebbe buttato in mare. Il timoniere allora ritornò indietro, si infilò sotto una coperta e cominciò a vomitare insulti. La signora Meyer rispose accusandolo di prendersi tutte le coperte e di bere tutto il whisky. Hitchens negò. Il fuochista appena trasferito, domandandosi dove mai fosse capitato, gli disse: «Sapete che state parlando ad una signora?» Hitchens gli gridò di rimando: «So benissimo a chi sto parlando, e questa scialuppa la comando io.» Ma l'intervento del fuochista diede i suoi frutti. Il timoniere se ne stette zitto. La scialuppa 6 continuò il suo cammino nella notte, con Hitchens silenzioso, Peuchen ormai estraneo agli avvenimenti, e la signora Brown praticamente al comando. Anche gli uomini che si mantenevano a fatica sulla scialuppa B capovolta trovavano motivi di discussione. Il colonnello Gracie, battendo i denti e con i capelli rigidi per il gelo, si accorse che l'uomo al suo fianco portava un berretto asciutto. Il colonnello gli chiese di prestarglielo un minuto per scaldarsi la testa «E io?» ribattè l'uomo. La resistenza dei naufraghi sul canotto B era al limite. L'aria stava uscendo da sotto lo scafo che, di conseguenza, affondava ogni minuto di più. L'acqua, in certi momenti, arrivava loro alle ginocchia, e un movimento brusco poteva rovesciarli in mare. Avevano bisogno di una persona dotata di sangue freddo e in grado di dare ordini precisi. Gracie udì con sollievo la voce profonda del secondo ufficiale Lightoller, e con ancor maggior sollievo quella di un uomo dell'equipaggio: «Ubbidiremo tutti agli ordini dell'ufficiale!» Lightoller si dimostrò subito all'altezza della situazione. Poichè solo un'azione organizzata avrebbe tenuto in equilibrio la scialuppa, ordinò a tutti i trenta occupanti di stare in posizione eretta e li sistemò in doppia fila, il volto verso prua. Ad ogni oscillazione della scialuppa, per bilanciarla ordinava: «Piegatevi verso destra». «Dritti ora»... «Piegate a destra ora a sinistra, i trenta uomini presero a gridare: «Scialuppa in

vista Scialuppa in vista!» Lightoller li zittì, ordinando loro di risparmiare le forze. Faceva sempre più freddo, e il colonnello si lamentò ancora, questa volta con Lightoller, per la sua testa. Un uomo offrì a tutti e due un sorso dalla sua borraccia. Rifiutarono, ma additarono Walter Hurst, che tremava vicino a loro. Hurst pensò si trattasse di cognac e bevve un lungo sorso, ma rimase quasi senza fiato. Era essenza di menta. Parlavano molto. L'assistente cuoco John Maynard raccontò che il capitano Smith era passato a nuoto vicino alla scialuppa prima che il Titanic affondasse. Lo avevano tirato su, ma era scivolato. Più tardi il fuochista Harry Senior dichiarò che il capitano si era lasciato volontariamente cadere in mare dicendo: «Seguirò la mia nave!» Potrebbe anche essere vero, ma Hurst è certo che il capitano Smith non raggiunse mai la scialuppa. Inoltre, Senior fu uno degli ultimi ad arrivare, quasi certamente troppo tardi per poter vedere il comandante. Più di ogni altra cosa, parlavano del modo in cui sarebbero stati salvati. Lightoller scorse Harold Bride, il secondo telegrafista, a poppa della scialuppa, e dal suo posto a prua gli chiese quali navi si stessero avvicinando. Bride rispose: «Il Baltic, l'Olympic e il Carpathia.» Lightoller calcolò che il Carpathia sarebbe arrivato all'alba... e fece passare la voce per rialzare il morale dei più abbattuti. Da quel momento presero ad osservare l'orizzonte, alla ricerca di un indizio qualsiasi. Di tanto in tanto, si sentivano rincuorati nel vedere i razzi verdi, quelli che Boxhall lanciava dalla scialuppa 2. Anche Lightoller pensò provenissero da un'altra nave. Lentamente, la notte passò. Verso l'alba si levò una leggera brezza che rese l'aria ancora più gelida e increspò il mare... Onde gelate si frangevano contro i piedi, i polpacci, le ginocchia degli uomini sulla scialuppa B. Gli spruzzi colpivano loro gli occhi, accecandoli. Prima uno, poi un altro, poi un altro ancora scivolarono fuori poppa e scomparvero. I rimasti si fecero silenziosi, tesi fino allo spasimo, nella dura battaglia per la vita. Anche sul mare si era fatto silenzio. Nessuna traccia di vita sulle onde che increspavano la superficie dell'Atlantico mentre le prime luci dell'alba illuminavano il cielo. Eppure, un uomo viveva ancora, grazie ad un'efficace combinazione di iniziativa, fortuna e alcool. Quattro ore prima, il capo fornaio Charles Joughin era stato svegliato, come molti altri sul Titanic, da quella strana scossa. E come gli altri aveva udito il segnale di raccolta poco dopo la mezzanotte. Joughin, però, non si era recato sul ponte lance. Aveva pensato che, se le imbarcazioni erano necessarie, il pane non lo era di meno. Perciò, di sua iniziativa, radunò i suoi tredici fornai e raccolse tutto il pane rimasto. Li mandò quindi in coperta con quattro pagnotte ciascuno. Fatto ciò, Joughin si ritirò nella sua cabina sul ponte E, a sinistra, per farsi coraggio con un sorso di whisky. Verso mezzanotte e mezzo si sentì pronto per scendere nella sua scialuppa, il numero 10. A quell'ora, era ancora difficile persuadere le donne ad imbarcarsi, e Joughin ricorse ai metodi più energici. Scese sul ponte di passeggiata e se ne trascinò dietro a forza alcune. Poi, per usare le sue stesse parole, le «gettò» in una scialuppa. Sistema rude, ma efficace. Joughin era stato assegnato come comandante della scialuppa numero 10, ma ritenne che gli uomini presenti su di essa fossero sufficienti per governarla. Ne saltò quindi fuori, e aiutò a metterla in mare. Prendervi posto, spiegò, «sarebbe stato un cattivo esempio». Era l'una e venti. Ridiscese le scale inclinate per tornare nella sua cabina e si versò un altro bicchierino. Seduto sulla cuccetta lo bevve, conscio, ma non particolarmente preoccupato, dell'acqua che ora entrava dalla porta della cabina, scorreva sul pavimento e saliva fino a coprirgli le scarpe. All'una e quarantacinque vide passare il vecchio dottor O'Loughlin. Joughin non si domandò che

facesse laggiù quel vecchio gentiluomo, ma la vicinanza della cambusa fa pensare che Joughin e il medico fossero scesi con le stesse intenzioni. Joughin lo salutò, e fece ritorno sul ponte lance. Appena in tempo, giacchè ora il Titanic era inclinato al massimo e mantenere l'equilibrio era un problema sempre più difficile. Ancora poco, e le scale non sarebbero state più praticabili. Benchè non rimanessero più scialuppe, Joughin non si sentì affatto scoraggiato. Scese sul ponte B e continuò a gettare in mare le poltrone da ponte attraverso le finestre del passaggio chiuso. Gli altri lo guardarono, senza però aiutarlo. In totale gettò in mare cinquanta poltrone. Era un lavoro faticoso; perciò, dopo aver portato alla ringhiera l'ultima sedia facendola passare attraverso la finestra (era un poco come infilare il filo nella cruna di un ago), Joughin si ritirò nella cambusa, a dritta, sul ponte A. Erano le due e dieci. Mentre si dissetava, con l'acqua questa volta, udì un fracasso di oggetti caduti alla rinfusa. I piatti e le padelle della cambusa erano precipitati. Le luci si fecero rosse e Joughin udì sopra di sè un rumore di passi in corsa verso poppa. Si precipitò fuori dalla cambusa, verso l'estremità a poppa del ponte, accodandosi ad un gruppo che correva nella stessa direzione scendendo dal ponte lance. si mise anch'egli a correre senza però mischiarsi alla folla. Arrivò al ponte B e poi in coperta. Vi era appena giunto, che il Titanic sbandò a sinistra, gettando la maggior parte delle persone in un mucchio contro il parapetto. Joughin si tenne in equilibrio. Rilassato ma attento, restava in equilibrio, mentre la poppa saliva sempre più e sbandava a sinistra. Il ponte ormai era così inclinato che non era possibile mantenervisi in piedi. Joughin passò allora oltre il parapetto di dritta e si sistemò sul fianco della nave. Cominciò a spostarsi lentamente, sempre tenendosi al parapetto (ma dall'esterno) fino a raggiungere le piastre di acciaio dipinte di bianco, a poppa. Si trovava ora in piedi sulla rotonda poppa della nave, che si protendeva nell'aria a circa cinquanta metri dal mare. Joughin si allacciò il salvagente e guardò l'orologio: erano le due e quindici; con aria assorta se lo tolse e lo infilò nella tasca dei pantaloni. Mentre si accingeva a meditare sulla sua posizione, cominciò a sentirsi mancare l'appoggio sotto i piedi. Gli sembrava di essere in un ascensore. Mentre il mare stava per chiudersi sopra la nave, Joughin si buttò in acqua: non si bagnò neppure la testa. Cominciò a nuotare nella notte, preoccupato per l'acqua gelata. Vagò per circa un'ora muovendo le braccia e le gambe quel tanto che bastava per rimanere in posizione verticale. «Non c'era trucco,» spiega allegramente oggi. Erano le quattro quando, nelle prime luci grigie dell'alba, vide qualcosa che gli sembrò un relitto. Nuotò in quella direzione e vide che si trattava del canotto B, capovolto. La sua chiglia era affollata: non potè salirvi, ma vi rimase aggrappato per un po', fino a che scorse un suo vecchio amico della cucina, il cuoco John Maynard, specialista in minestre. L'amicizia fu più forte del pericolo. John Maynard allungò una mano, e Joughin vi si aggrappò, restandosene per conto suo nell'acqua in posizione quasi verticale e muovendosi appena. Gli altri non lo notarono... Sia perchè erano troppo sfiniti per interessarsene, sia perchè tutti gli occhi erano fissi all'orizzonte, verso sud-est. Erano passate da poco le tre e mezzo quando videro per la prima volta un lampo lontano, seguito da un brontolio. Nella scialuppa 6 la signorina Norton gridò: o Guardate, la luce di un lampo!» Hitchens mormorò: «E una stella cadente!» Nel numero 13 un fuochista che giaceva nella scialuppa, semincosciente per il freddo, si alzò gridando: «Era un cannone!» Nel numero 8 il marinaio Jones non voleva credere ai propri occhi. Si volse alla contessa di Rothes, che remava accanto a lui, e le sussurrò: «Vedete delle luci? State attenta quando ci

solleveremo sulla prossima onda, ma non dite nulla, perchè posso essermi sbagliato.» Mentre la scialuppa veniva sollevata dall'onda successiva, la contessa scrutò l'orizzonte. Lontano, vide una pallida luce. Pochi minuti dopo, ogni dubbio era scomparso, così comunicarono la notizia agli altri. La luce divenne più brillante, poi ne apparve un'altra, poi molte ancora in una lunga fila. Stava arrivando una grossa nave e lanciava razzi per rincuorare i naufraghi del Titanic. Nel numero 9 il marinaio Paddy McGough gridò: «Ringraziamo Dio, c'è una nave all'orizzonte, sta venendo in nostro aiuto!» Gli uomini nella scialuppa B lanciarono grida di gioia e ripresero a parlare. Nel numero 3 accesero un giornale, agitandolo energicamente, poi il cappello di paglia della signora Davidson, che bruciò più a lungo. Nella scialuppa della signora Jerwan inzupparono di petrolio alcuni fazzoletti e li accesero Per segnalare la loro presenza. Nel numero 13 prepararono una torcia di carta con delle vecchie lettere. Boxhall lanciò un ultimo razzo verde dalla scialuppa 2. Nel numero 8 la signora White agitò più energicamente che mai il suo bastone elettrico. Sull'acqua echeggiavano grida di gioia e di sollievo. La natura stessa sembrava partecipare all'avvenimento. Mentre la notte era alla fine, il giorno si annunciava con toni meravigliosi di lilla e di corallo. Non tutti, però, videro la nave. Nella scialuppa A, semi sommersa, Olaus Abelseth tentava di ridare la volontà di vivere a un uomo semi congelato. Quando spuntarono le prime luci del giorno, prese l'uomo per le spalle e lo sollevò. Guardate!» gridò, «sta arrivando una nave, coraggio!» Prese le mani dell'uomo, e gliele sollevò: nessuna reazione. Lo scosse allora per le spalle, ma l'uomo riuscì solo a mormorare: «Chi siete?» e un minuto dopo: «Lasciatemi stare, chi siete?» Abelseth lo tenne sollevato ancora un poco, ma era così stanco che alla fine dovette usare una tavola come appoggio. Mezz'ora più tardi il cielo splendeva di meravigliose sfumature rosa e oro; ma era troppo tardi perchè quell'uomo potesse vederle.

Stiamo andando a tutto vapore verso nord La signora Anne Crain si deliziava all'aroma del caffè tostato nella sua cabina sul Carpathia, in rotta da New York verso il Mediterraneo. Era circa l'una della quarta notte di viaggio, e ormai la signora Crain conosceva il piccolo transatlantico abbastanza bene per capire che qualunque segno di attività dopo la mezzanotte, ad eccezione della tostatura del caffè, non era normale. Più giù, lungo il corridoio, la signorina Ann Peterson se ne stava sveglia nella sua cuccetta, domandandosi perchè mai sulla nave le luci fossero ancora accese. Di solito, a quell'ora, il Carpathia era completamente addormentato. Il signor Howard M. Chapin era più preoccupato che stupito: sdraiato nella cuccetta superiore della sua cabina sul ponte A, col viso a pochi centimetri dal ponte lance, che gli stava esattamente sopra, fu svegliato improvvisamente, a un'ora imprecisata dopo la mezzanotte, da uno strano rumore. Un uomo si era inginocchiato sul ponte, esattamente al di sopra della sua testa. Il giorno precedente, aveva visto una scialuppa cadere proprio in quel punto, ed era sicuro, ora, che un marinaio stesse sciogliendo l'imbarcazione e che ci fosse qualche guaio. Nella cabina accanto, la signora Ogden si svegliò per il vento freddo che entrava nella cabina e per la velocità della nave. Udendo una serie di rumori sopra il proprio capo, concluse anch'essa che qualche cosa non andava. Scosse il marito addormentato. La sua risposta, certo, non la rassicurò: era l'equipaggio che stava sciogliendo i passacavi delle scialuppe di salvataggio. Egli allora aprì la porta della cabina e vide passare una fila di inservienti carichi di coperte e materassi. Tutto ciò era sempre meno normale. Qua e là, in zone diverse della nave, i passeggeri dal sonno leggero ascoltavano, senza riuscire ad

addormentarsi, i comandi sussurrati, il rumore dei passi, il cigolìo dei paranchi. Alcuni si concentravano sulle macchine che si sentivano andare a tutta forza, con un ritmo molto più rapido del solito. Le molle delle cuccette cigolavano... i lavabi tintinnavano nei loro sostegni... il legno gemeva per lo sforzo. Dei rubinetti, funzionavano solo quelli dell'acqua fredda. Sembrava si volesse riservare all'alimentazione delle macchine anche la più piccola quantità disponibile di vapore. La cosa più strana era il freddo intenso. Il Carpathia aveva lasciato New York l'undici aprile, diretto a Gibilterra, Genova, Napoli, Trieste e Fiume. I centocinquanta passeggeri di prima classe erano quasi tutti americani in età che inseguivano il sole nel periodo che precedeva il soggiorno in Florida; i cinquecentosettantacinque passeggeri di terza classe erano per la maggior parte italiani e slavi che facevano ritorno al loro Mediterraneo solatìo. Avevano tutti goduto, durante il pomeriggio di quella domenica, della piacevole brezza della corrente del golfo. Verso le cinque cominciò a fare così caldo che il signor Chapin dovette portare all'ombra la sua poltrona sul ponte. Il nuovo cambiamento era molto strano: l'aria gelida che penetrava da ogni spiraglio sembrava molto simile al vento dell'Artico. Sul ponte di comando, il capitano Arthur H. Rostron si chiedeva se per caso tutto non fosse stato un errore. Navigava da ventisette anni, e da diciassette con la Cunard, ma solo da due anni aveva assunto il grado di capitano e da tre mesi appena comandava il Carpathia. L'appello lanciato dal Titanic era la sua prima vera prova. Quando fu captato il CQD, Rostron si era già ritirato per la notte. Harold Cottam, il telegrafista del Carpathia, portò il messaggio al primo ufficiale Dean sul ponte di comando. Tutti e due si precipitarono giù per la scaletta, attraversarono la sala nautica ed entrarono nella cabina del comandante. Rostron, noto per il rigore disciplinare che manteneva anche quando era mezzo addormentato, si chiese che cosa mai avesse potuto indurre un membro dell'equipaggio ad entrare in quel modo. Avrebbero dovuto almeno bussare. Prima, però, che potesse formulare un rimprovero, Dean gli comunicò la notizia. Rostron balzò dalla cuccetta, ordinò di cambiare rotta, poi volle un'ulteriore conferma di quanto aveva detto Cottam: «Siete certo che sia il Titanic a chiedere aiuto? o «Sì, signore.»

«Assolutamente certo?»

«Assolutamente, signor capitano.»

«Bene, rispondete che facciamo rotta verso di loro alla massima velocità.» Rostron corse nella sala nautica e tracciò la nuova rotta del Carpathia. Mentre scarabocchiava alcune cifre, vide passare il nostromo, al comando di un piccolo gruppo di uomini che dovevano lavare il ponte. Rostron ordinò di lasciar perdere quel lavoro e di preparare invece le scialuppe per essere calate in mare. Il nostromo aprì la bocca meravigliato. Rostron lo rassicurò: «Va tutto bene, stiamo correndo in aiuto di un'altra nave che è nei guai.» In pochi minuti il comandante tracciò la nuova rotta: «Nord 52-Ovest». Il Carpathia distava cinquantotto miglia dal Titanic. Procedendo alla velocità di quattordici nodi, avrebbero impiegato quattro ore per raggiungerlo. Troppe. Rostron mandò a chiamare il capo macchinista Johnstone e gli diede ordine di accelerare... chiamò gli uomini che non erano in servizio... fece sospendere il riscaldamento e la fornitura dell'acqua calda... riservò ogni grammo di vapore per le caldaie. Subito dopo chiamò il primo ufficiale Dean e gli ordinò di sospendere tutti i lavori abituali e di predisporre la nave per l'opera di soccorso. Gli raccomandò in modo particolare di far sì che tutte le scialuppe fossero pronte per essere messe in mare... di sistemare delle lampade elettriche

lungo le murate... di aprire tutti i passaggi di servizio... di approntare poltrone per i malati e i feriti, tele e sacchi ad ogni porta per tirare su i bambini... di calare le scalette sui fianchi, ai passaggi e lungo i lati... di sistemare le reti di carico per aiutare la gente a salire... di preparare i paranchi... di mettere in pressione i verricelli per spostare la posta e i bagagli... di preparare dell'olio da versare in acqua qualora il mare si fosse ingrossato. Chiamò poi il chirurgo di bordo, il dottor Mc Ghee, e gli ordinò di raccogliere tutti gli stimolanti disponibili sulla nave... di organizzare un servizio di pronto soccorso in ogni sala da pranzo... di affidare al medico ungherese la terza classe... al medico italiano la seconda e di riservarsi la prima. Venne poi il turno del commissario di bordo Brown: ai suoi ordini il capo cameriere e il vice-commissario che dovevano controllare i vari passaggi, ricevere i passeggeri del Titanic.. prendere nota dei loro nomi... e smistarli nella giusta sala da pranzo (secondo la classe) per un controllo medico. Alla fine vennero le raccomandazioni al capo cameriere Harry Hughes: radunare tutti gli uomini disponibili... preparare caffè per tutti...tenere pronto brodo, caffè, tè, cognac whisky per i naufraghi... predisporre le coperte... trasformare la sala fumatori, l'atrio e la biblioteca in dormitori per gli scampati... raggruppare i passeggeri di terza classe del Carpathia e predisporre lo spazio rimasto per i passeggeri di terza classe del Titanic. Nel dare gli ordini, Rostron invitò tutti a conservare la calma. Il lavoro che li aspettava sarebbe stato molto duro ed era meglio non avere tra i piedi i passeggeri del Carpathia. Perciò, più a lungo dormivano, meglio sarebbe stato. Come precauzione supplementare, furono disposti degli inservienti in ogni corridoio. Dovevano convincere i passeggeri che si fossero svegliati che il Carpathia non era in difficoltà, e pregarli di tornare nelle rispettive cabine. Poi mandò un ispettore e un gruppo di camerieri a tenere d'occhio i passeggeri di terza classe. Nessuno infatti poteva sapere con sicurezza come avrebbero reagito nell'essere trattati a quel modo. Sulla nave la vita riprese più intensa che mai. Giù, nella sala macchine, sembrava che tutti avessero trovato una pala con cui gettar carbone nei focolari. Il turno di riposo balzò dalle cuccette per correre in aiuto dei compagni. La maggior parte di essi non si preoccupò neppure di vestirsi completamente. La nave avanzava sempre più velocemente: quattordici nodi... quattordici e mezzo... quindici... sedici e mezzo... diciassette... Nessuno avrebbe mai immaginato che il Carpathia potesse filare a una velocità simile. Negli alloggi dell'equipaggio il cameriere Robert H. Vaughan fu svegliato da uno strappo alla coperta. Una voce gli ordinò di alzarsi e vestirsi. Nel buio Vaughan sentì che i compagni si stavano infilando gli abiti. Domandò che cosa fosse successo, e qualcuno gli rispose che il Carpathia aveva urtato contro un iceberg. Vaughan si precipitò all'oblò e guardò fuori. La nave avanzava mentre bianche onde si allontanavano dai suoi fianchi. Era evidente che, sul Carpathia, tutto andava bene. Restò perplesso, ma continuò a vestirsi come i suoi compagni, in una crescente confusione dato che dovevano farlo al buio: qualcuno aveva spento l'unica lampadina. Quando raggiunsero il ponte, un ufficiale li mise al lavoro per riunire le coperte. Poi li mandò nella sala da pranzo di prima classe... Uno sciame di uomini che si affannava a raccogliere le poltrone, rassettare le tavole, portare i liquori dal bar al buffet. Vaughan e i suoi compagni non conoscevano ancora il motivo di tutto questo. Si sparse la voce che il capitano Rostron volesse tremila coperte per altrettante persone, ma nessuno seppe dire perchè. Finalmente, all'una e quindici, lo seppero. Tutti i camerieri furono radunati nella sala da pranzo principale, dove il capo cameriere Hughes tenne loro un breve discorso.

Raccontò del Titanic... illustrò i loro doveri... fece una pausa, poi aggiunse: «Ogni uomo sia all'altezza del suo compito e faccia il suo dovere come un vero inglese. Se la situazione lo richiederà, riusciremo ad aggiungere un'altra pagina gloriosa alla storia britannica.» Rimandò quindi gli inservienti ai rispettivi posti. La maggior parte di essi, in quel momento, era impegnata a trasportare le coperte dai ripostigli ai passaggi di servizio. Furono appunto quegli uomini che Louis Ogden vide quando guardò fuori dalla cabina per la prima volta. Ogden decise ora di ritentare. Chiamò il dottor McGhee che passava, ma il chirurgo gli rispose asciutto: «Vi prego, rimanete nella vostra cabina. E un ordine del comandante.» Va bene, ma che cosa sta succedendo?»

L'alba del 15 aprile dal passeggero del Carpathia Louis M. Ogden

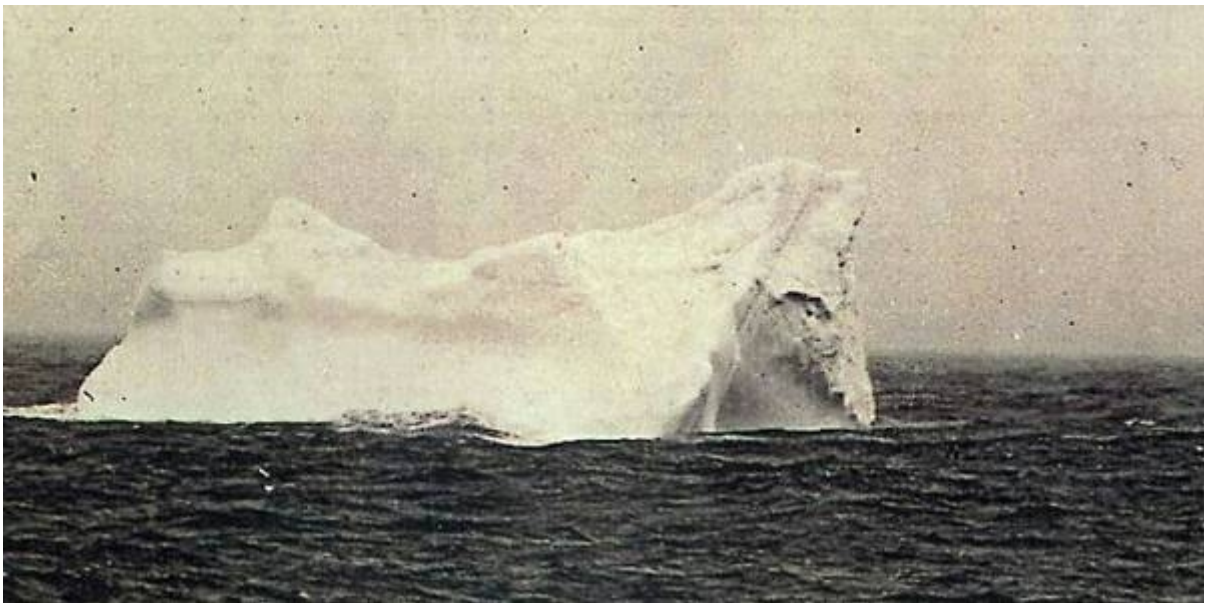
«Un incidente, ma non alla nostra nave. Rientrate, prego.» Il signor Ogden tornò dalla moglie. Per un motivo o per l'altro non era convinto che il Carpathia stesse accelerando per andare in aiuto di qualcuno. Cominciò a vestirsi, scivolò sul ponte e trovò un timoniere che conosceva. Questa volta la risposta fu precisa: «Il Titanic ha avuto un incidente.»

«Cercate qualcosa di più intelligente!» gli gridò Ogden quasi trionfante. «Il Titanic è sulla rotta a nord, e noi siamo su quella a sud.»

«Stiamo andando a tutto vapore verso nord. Rientrate nella vostra cabina.» Il signor Ogden ritornò dalla moglie, che gli chiese: «Ci credi?»

«No, alzati e mettiti i vestiti più caldi che hai.» Il signor Ogden non aveva più dubbi, ora: il Titanic era inaffondabile, perciò l'equipaggio stava cercando di nascondere qualcosa. La storia del Titanic confermava i suoi peggiori timori: il Carpathia era in pericolo. Dovevano fuggire. Riuscirono a scivolare sul ponte. Altri passeggeri fecero lo stesso. Si tenevano nascosti dall'equipaggio, scambiandosi le opinioni più disparate. A poco a poco si convinsero che il Carpathia non era in pericolo. Tuttavia, malgrado quanto era stato loro riferito circa il Titanic, non comprendevano per quale ragione stessero filando con tanta furia nella notte. E, naturalmente, non potevano far domande, altrimenti sarebbero stati rimandati sotto coperta. Perciò si accontentarono di starsene nascosti nel buio, con gli occhi fissi nelle tenebre, senza neppure sapere bene che cosa cercassero di vedere. Nessuno infatti, sul Carpathia, sapeva che cosa doveva guardare o

cercare. Nella cabina del telegrafista, sopra la sala fumatori di seconda classe, Harold Cottam non riusciva più a tenersi in contatto con il Titanic. Ma il suo apparecchio era molto vecchio e aveva una portata di sole centocinquanta miglia, per cui Cottam non poteva fidarsene più che tanto. Forse il Titanic stava ancora invocando soccorsi, ma i suoi segnali erano troppo deboli per essere captati. Le notizie ricevute fino a quel momento erano una peggiore dell'altra. All'una e zero sei, Cottam udì il Titanic comunicare all'Olympic: «Tenete pronte le scialuppe, stiamo inabissandoci rapidamente di prua»... All'una e dieci: «Stiamo affondando»... All'una e trentacinque: «La sala macchine è inondata.» A un certo momento il Titanic chiese a Cottam quanto tempo sarebbe stato loro necessario per arrivare. «Circa quattro ore,» fece rispondere Rostron. Infatti non si era ancora reso conto di quanto il Carpathia potesse filare. All'una e cinquanta Cottam captò un ultimo messaggio: «Fate presto, ragazzi! Sala macchine sommersa, acqua nelle caldaie.» Dopo, silenzio. Erano le due, e Cottam era ancora in ascolto, concentrato sul suo apparecchio. La signorina Peterson, affacciandosi alla cabina radio, notò che, nonostante il freddo intenso, il telegrafista era ancora in maniche di camicia. Infatti, quando era arrivato il primo CQD, aveva appena cominciato a vestirsi, e da allora non aveva ancora trovato un minuto per infilarsi la giacca. Sul ponte di comando, anche Rostron viveva momenti di ansia e di incertezza. Aveva predisposto uomini e cose, aveva fatto tutto ciò che gli sembrava necessario, e ora non rimaneva che la parte più difficile: attendere. Al suo fianco stava il secondo ufficiale James Bisset, a prua erano disposti gli uomini di vedetta. Attendevano tutti un indizio dei ghiacci, un segno qualunque della presenza del Titanic. Ma, fino a quel momento, nulla: solo il mare opaco, le stelle scintillanti, l'orizzonte terso e libero. Alle due e trentacinque il dottor McGhee salì la scaletta che portava al ponte di comando e comunicò a Rostron che sottocoperta tutto era pronto. Mentre lo ascoltava, Rostron vide improvvisamente accendersi una luce verde all'orizzonte, a mezzo punto da prua. «Un segnale luminoso!» gridò. «Deve essere ancora a galla!» Sembrava proprio che fosse così. Il razzo era evidentemente assai lontano, e, per poter essere visto, molto alto sull'acqua. Erano solo le due e quaranta, ed erano già in vista del Titanic, forse sarebbero arrivati in tempo. Alle due e quarantacinque il secondo ufficiale Bisset vide un piccolo gruppo di luci brillare a prua. Era il primo iceberg, che rifletteva le luci delle stelle. Poi, ecco avanzare un'altra montagna di ghiaccio, poi un'altra ancora. Il Carpathia scivolava tra i ghiacci che lo circondavano da ogni lato, ma non diminuiva la sua velocità. Mentre la nave procedeva, gli uomini, col fiato sospeso, cercavano di individuare il prossimo iceberg.



Più di un iceberg fu identificato come quell'iceberg che affondò il Titanic, ma questo ha le carte più in regola degli altri. Venne fotografato vicino al punto del disastro il 15 aprile dal capocameriere del piroscafo tedesco Prinz Adelbert

Di tanto in tanto, altri razzi verdi si accendevano all'orizzonte. Tutto era ormai pronto, perciò i camerieri avevano un po' di tempo libero. Robert Vaughan e i suoi compagni salirono in coperta. Come pugilatori che si scaldano prima di un incontro, saltavano e giocavano per riscaldarsi. Ad un certo momento un grosso iceberg scivolò a tribordo, vicinissimo; un uomo gridò: «Ehi, ragazzi! Guardate quell'orso polare che si gratta con un pezzo di ghiaccio!» Una battuta piuttosto fiacca, forse, ma gli uomini scoppiarono ugualmente a ridere, mentre il Carpathia continuava la sua corsa. Cominciarono a lanciare dei razzi di risposta. Uno ogni quindici minuti. Si sparse la voce che avessero avvistato la nave. Nella sala da pranzo principale, i camerieri corsero ai loro posti. Nella sala macchine, i fuochisti continuavano a caricar carbone. Nei passaggi di servizio e presso le scialuppe, gli uomini si tenevano pronti. Erano tutti molto eccitati. Il Carpathia stesso sembrava tremare. Un marinaio più tardi disse: «Quella vecchia carcassa era eccitata quanto noi.» In cuor suo, però, Rostron era tutt'altro che tranquillo. Alle tre e trentacinque avevano quasi raggiunto la posizione del Titanic e ancora non c'era traccia della nave. Concluse che i razzi verdi non dovevano essere stati così alti. Forse era stata la limpidità della notte a permettergli di vederli da tanto lontano. Alle tre e cinquanta fece diminuire la velocità: erano quasi arrivati. Alle quattro fece arrestare le macchine: c'erano. In quello stesso istante videro brillare un altro razzo verde, proprio davanti a loro, basso sull'acqua. La debole luce rivelò la sagoma di una scialuppa di salvataggio a circa trecento metri di distanza. Rostron fece rimettere in moto le macchine e cominciò la manovra, in modo da accostare la scialuppa di salvataggio da sinistra, tenendola sottovento. Subito dopo si vide proprio di fronte un grosso iceberg e dovette virare prontamente per evitare la collisione. La scialuppa era ora sopravvento, e mentre il Carpathia cercava di accostarla si levò una leggera brezza che fece increspare il mare. Una voce nell'oscurità gridò: «Abbiamo un solo marinaio e non riusciamo a manovrare.»

«Sta bene,» rispose Rostron e fece accostare ancor più il Carpathia, fino a che la voce gridò ancora: «Fermate le macchine!» Era il quarto ufficiale Boxhall con la scialuppa

numero 2. Seduta al suo fianco, la signora Douglas, di Minneapolis, fu presa da un attacco di nervi. «Il Titanic,» si mise a gridare, «è affondato con tutti i passeggeri!» Boxhall le ordinò di piantarla con una crudezza che ottenne un risultato immediato. La signora riprese subito il controllo dei propri nervi, e in seguito sostenne sempre che quelle parole erano state più che giustificate. Sul Carpathia, nessuno l'aveva udita: tutti gli occhi erano fissi sulla scialuppa di salvataggio che oscillava verso il barcarizzo. La signora Ogden notò l'insegna della White Star Line dipinta sul suo fianco e i salvagente che facevano sembrar tutti vestiti di bianco. La signora Crain osservò i volti pallidi ed esausti levati a fissare il ponte. L'unico suono che si levava dalla scialuppa era il lamento di un bimbo. Calati i cavi, la scialuppa fu agganciata. Un attimo di esitazione, poi, alle quattro e dieci, la signorina Elizabeth Allen salì lentamente la scaletta e cadde tra le braccia del commissario Brown. Questi le chiese dove fosse il Titanic, ed ella rispose che era affondato. Rostron, sul ponte, lo sapeva senza bisogno di far domande. Tuttavia il suo dovere gli imponeva di procedere con le formalità d'uso. Mandò a chiamare Boxhall, e mentre il quarto ufficiale gli stava di fronte, in piedi, tremante di freddo, gli domandò: «Il Titanic è affondato? ««Sissignore.» La voce di Boxhall ebbe un fremito. «E affondato alle due e trenta circa.» Era quasi giorno, ora, e dal ponte passeggeri ed equipaggio potevano vedere le altre scialuppe sparse tutt'intorno, su un'area di quattro miglia. Nell'incerta luce dell'alba, era difficile distinguerle dalle decine di piccoli blocchi di ghiaccio galleggianti. Oltre a questi c'erano tre o quattro enormi icebergs, alti dai cinquanta ai settanta metri. A nord e ad ovest, a circa cinque miglia di distanza, si stendeva una lastra di ghiaccio, piatta e continua, che si perdeva all'infinito. Sulla sua liscia superficie sporgevano qua e là grossi massi che si stagliavano contro l'orizzonte. «Quando vidi i ghiacci tra i quali avevo navigato per tutta la notte,» disse più tardi Rostron ad un amico, «tremai, e pensai che un'altra mano, oltre alla mia, aveva retto il timone.» Quello spettacolo era così impressionante, così incredibile, che i passeggeri che, nonostante i rumori, avevano dormito fino allora, non riuscirono a capacitarsene. La signora Bradford di San Francisco guardò fuori dall'oblò e non potè credere ai propri occhi: a mezzo miglio di distanza si scorgeva vagamente un masso enorme simile ad un roccione della costa. Oltre a tutto non era bianco, per cui ella si chiese: «Come facciamo a trovarci così vicini a una scogliera, mentre dovremmo essere a quattro giorni da New York, in mezzo all'oceano e in direzione sud?» La signorina Sue Eva Rule di St. Louis rimase altrettanto sorpresa. Quando vide una delle scialuppe avanzare nelle prime luci dell'alba, una navicella che avanzava sullo sfondo di una gran massa grigia, la signorina fu certa che stessero raccogliendo l'equipaggio di un dirigibile caduto in mare. Un altro passeggero, stupito, fermò una cameriera nel corridoio. Senza però dargli tempo di parlare, questa, indicando un gruppo di donne che si dirigevano verso la sala da pranzo principale, sussurrò: «Sono del Titanic. La loro nave è in fondo all'oceano. A dieci miglia di distanza, con il sopraggiungere dell'alba, la vita cominciava a ridestarsi sul Californian. Alle quattro, il comandante in seconda George Frederick Stewart salì sul ponte di comando per dare il cambio al secondo ufficiale Stone, che lo informò delle ultime novità. Gli raccontò della strana nave, dei razzi, della sua scomparsa. Aggiunse che alle tre e quaranta circa aveva visto accendersi un altro razzo, in direzione sud, questa volta, e che certamente non proveniva dalla stessa nave che aveva lanciato gli altri otto. Stanco morto, Stone scese la scaletta e andò a dormire. Da quel momento tutto rimase nelle mani di Stewart. Alle

quattro e trenta Stewart svegliò il capitano Lord e cominciò a riferirgli la storia di Stone. «Lo so, lo so,» lo interruppe il capitano, «me lo ha già raccontato.» Lord si vestì e salì sul ponte di comando. Cominciò a discutere sul sistema migliore per uscire fuori dalla trappola dei ghiacci e raggiungere Boston. Stewart lo interruppe per chiedergli se non sarebbe stato opportuno occuparsi della nave che era appena comparsa a sud. Lord rispose: «No, lasciamo stare. Non fa nessun segnale.» Stewart lasciò cadere la cosa, senza accennare al fatto che Stone, scendendo, si era dichiarato certo che la nave proveniente da sud non poteva essere la stessa che aveva lanciato i primi Otto razzi. Tuttavia, dovette pensarci su molto a lungo, perchè scese a svegliare il telegrafista Evans alle cinque e quaranta, dicendogli, secondo il racconto di quest'ultimo: «Una nave ha lanciato dei razzi. Vorrei che cercaste di sapere di che cosa si tratta.» Evans si alzò nella luce incerta dell'alba, trovò la cuffia e se la mise. Due minuti più tardi Stewart saliva gli scalini del ponte di comando, gridando: «Una nave è affondata!» Poi ridiscese correndo, scomparve nella cabina del telegrafista... ritornò su di nuovo... salì dal capitano Lord con la notizia. «Il Titanic è entrato in collisione con un iceberg ed è affondato.» Il capitano Lord fece ciò che qualunque uomo di mare avrebbe fatto. Mise immediatamente in moto le macchine, e si diresse verso l'ultima posizione segnalata dal Titanic.

Andatevene, abbiamo visto annegare i nostri mariti «Oh, mammina, guarda il Polo Nord senza Babbo Natale,» disse il piccolo Douglas alla madre, mentre la scialuppa 3 si faceva strada tra i ghiacci verso il Carpathia. Sembrava infatti un'illustrazione dell'Artico, di quelle che si trovano nei libri per bambini. Il sole si affacciava appena all'orizzonte e il ghiaccio brillava sotto i suoi raggi. I blocchi apparivano bianchi, rosa, violetti o azzurri nei giuochi di luci e di ombre. Il mare era azzurro cupo, e i piccoli pezzi di ghiaccio, alcuni non più grandi di un pugno, galleggiavano sull'acqua increspata. E sopra l'acqua, il cielo con le sue tinte blu e oro prometteva una bella giornata. Le ombre della notte scomparvero ad occidente. Lawrencc Beesley ricordò di aver visto la stella del mattino brillare a lungo, dopo che le altre non erano più visibili. Bassa sull'orizzonte apparve una falce di luna, pallida e sottile. «E luna nuova! Gettate in aria una moneta, ragazzi! se ce l'avete, naturalmente!» gridò allegramente il fuochista Fred Barrett all'equipaggio che remava nel numero 13. Grida di gioia si levarono da tutte le scialuppe, mentre gli uomini riprendevano a remare di buona lena per raggiungere il Carpathia. Una voce intonò: a Forza verso riva, ragazzi.» Alcuni lanciarono grida di saluto, altri rimasero silenziosi, affranti per la sciagura o muti per la gioia. «Va tutto bene, signore, non affliggetevi, ci stanno venendo incontro.» La vedetta Hogg, sul numero 7, tentò di incoraggiare le donne che fissavano il vuoto, ma esse rimasero immobili. Non si udirono grida di gioia nemmeno sul canotto B, capovolto. Lightoller, Gracie, Bride, Thayer e gli altri erano troppo tesi nella fatica di tenersi a galla. Mosse dalla brezza del mattino, le onde passavano ormai sopra il piccolo scafo, e ad ogni oscillazione, un po' d'aria usciva da sotto la barca, e questa affondava sempre più. Obbedendo ai comandi di Lightoller, gli uomini avevano continuato a spostare il proprio peso avanti e indietro, ma dopo un'ora erano prostrati. La vista del Carpathia che arrivava con le luci del giorno, così eccitante per tutti gli altri, aveva ormai poco significato per quegli uomini. La nave si era fermata a quattro miglia di distanza ed essi si domandavano come avrebbero potuto resistere fino a quando non fossero stati avvistati. Improvvisamente, però, mentre il mare si inondava di luce, sentirono nascere una nuova speranza, vedendo a circa ottocento metri le scialuppe

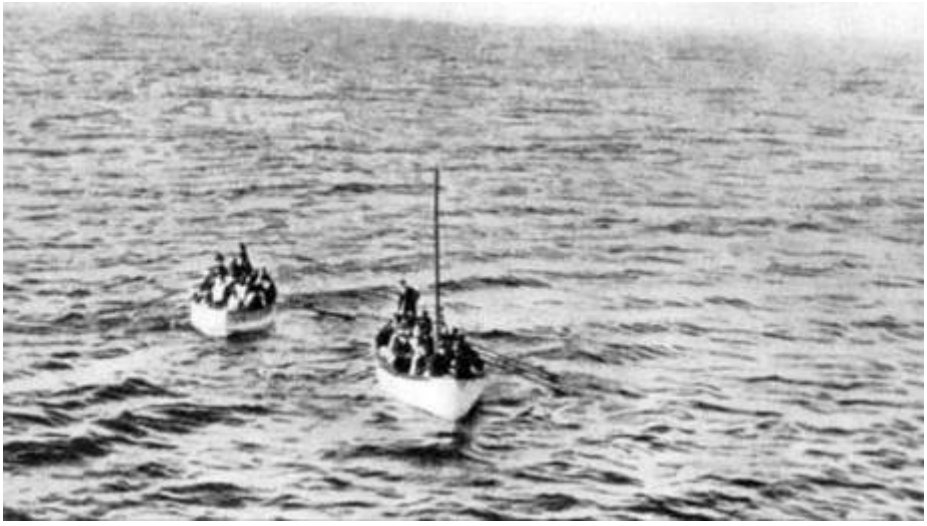
4, 10, 12 e D allineate secondo gli ordini del quinto ufficiale Lowe. Gli uomini del canotto B gridarono: «Barche in vista.» Ma erano troppo lontani per farsi sentire. Lightoller allora prese di tasca il fischietto e lanciò un energico richiamo. Il fischio non solo superò la distanza, ma fece capire all'equipaggio delle scialuppe che il richiamo veniva da un ufficiale. Nel numero 12 il marinaio Frederick Clinch sollevò lo sguardo e vide in lontananza una ventina di uomini su un fumaiolo, o almeno così credette. Nel numero 4 anche il fuochista Samuel Hemming alzò gli occhi, e nella luce del primo mattino credette di vedere un gruppo di uomini su una lastra di ghiaccio. Ma questo aveva poca importanza; le due scialuppe si staccarono dalle altre e puntarono verso il canotto. Remavano lentamente, e mentre si avvicinavano, Lightoller fece loro fretta gridando: «Fate presto a prenderci a bordo!»

«Eccoci, siamo qui!» gridò qualcuno in risposta e finalmente le due scialuppe arrivarono, appena in tempo. Ormai il canotto B era in una posizione tale che l'onda sollevata dal numero 4 quasi rovesciò tutti in mare. Ci volle tutta l'abilità del timoniere Perkis per accostare la scialuppa al canotto, mentre Lightoller raccomandava agli uomini di non fare movimenti bruschi. Anche così sembrava che l'imbarcazione dovesse affondare ogni volta che uno dei superstiti prendeva lo slancio per saltare sulla scialuppa. Si mossero uno per volta. Jack Thayer era così concentrato nei movimenti da fare per salire sul numero 12, che non vide sua madre, a pochi metri di distanza, nel numero 4, e la signora Thayer era così intontita dal freddo e dal dolore, che non vide il figlio. Il colonnello Gracie, quando venne il suo turno, si arrampicò sul numero 12, preferendo lacerarsi le dita piuttosto che rischiare il salto. Il panettiere Joughin, che era ancora in acqua, non si preoccupò per nulla. Non fece che lasciare la mano di Maynard e nuotare verso il numero 4, dove fu accolto in condizioni ancora abbastanza buone grazie al whisky. Lightoller fu l'ultimo ad abbandonare il canotto rovesciato. Quando tutti gli altri si furono trasferiti, sollevò un corpo inanimato e lo fece passare sul numero 12, poi vi saltò anche lui e ne prese il comando. Erano circa le sette e trenta quando, alla fine, potè allontanarsi dal battello rovesciato, remando verso il Carpathia. Il quinto ufficiale Lowe rinunciò a cercare i naufraghi fra i relitti. Dopo un'ora di arduo lavoro, il numero 14 aveva raccolto solo quattro uomini, e Lowe sapeva che era ormai troppo tardi per trovarne altri. Nessuna creatura umana avrebbe potuto resistere tanto a lungo nell'acqua gelata. Ormai albeggiava, e i soccorsi erano finalmente arrivati. Lowe decise di ritornare alle scialuppe che aveva lasciato in fila, e di guidarle verso il Carpathia. «Issate una vela,» ordinò al marinaio F. O. Evans mentre la brezza aumentava. In tutte le altre imbarcazioni, l'equipaggio aveva considerato l'albero un ingombro inutile e le vele un impiccio che rendeva difficili i movimenti. Qualcuno aveva buttato a mare l'attrezzatura ancora prima di lasciare il Titanic; altre scialuppe l'avevano ancora, e gli uomini, inciampandovi contro, nell'oscurità, maledicevano quegli inutili arnesi che non sapevano come usare. Per Lowe la cosa era diversa. Come egli spiegò più tardi, pochi marinai sanno governare una scialuppa, come pochi barcaioli sono veri marinai; il quinto ufficiale, invece, era tanto marinaio quanto barcaiolo: gli anni trascorsi sui battelli a vela lungo la Costa d'Oro gli erano preziosi, ora, mentre bordeggiava.

Il battello D, in pessime condizioni accosta il Carpathia

La prua fendette l'onda e gli spruzzi brillarono al sole del primo mattino mentre il numero 14 avanzava alla velocità di quattro nodi. Quando fece ritorno al luogo da cui era partito, vide che la sua piccola flotta si era dispersa. Le scialuppe 4 e 12 si erano allontanate per raccogliere gli uomini del canotto B, mentre il 10 e il D si dirigevano separatamente verso il Carpathia. Il D sembrava in difficoltà, basso sull'acqua e con pochi remi in azione. «Bene,» si disse Lowe, «lo raggiungerò per rendermi conto della sua situazione.»

«Siamo ancora in condizione di farcela!» gridò Hugh Woolner mentre il numero 14 si avvicinava. Lowe gettò loro una cima e li prese a rimorchio. Poi, a circa un miglio e mezzo di distanza, scorse il canotto A, immobile e quasi sommerso. I suoi occupanti non erano nemmeno riusciti a rialzare i bordi e le frisate ondeggiavano sull'acqua. Delle trenta persone che all'inizio avevano preso posto nell'imbarcazione, molte erano cadute in acqua intontite dal freddo. Solo una dozzina di uomini e la passeggera di terza classe Rosa Abbott si trovavano ancora a bordo, con l'acqua gelata fino alle ginocchia. Lowe arrivò appena in tempo... prese tutti a bordo del numero 14, poi, sempre rimorchiando il canotto D, fece vela verso il Carpathia.



Il quinto ufficiale Lowe ha ammainato la vela e sta avvicinando il Carpathia a remi.

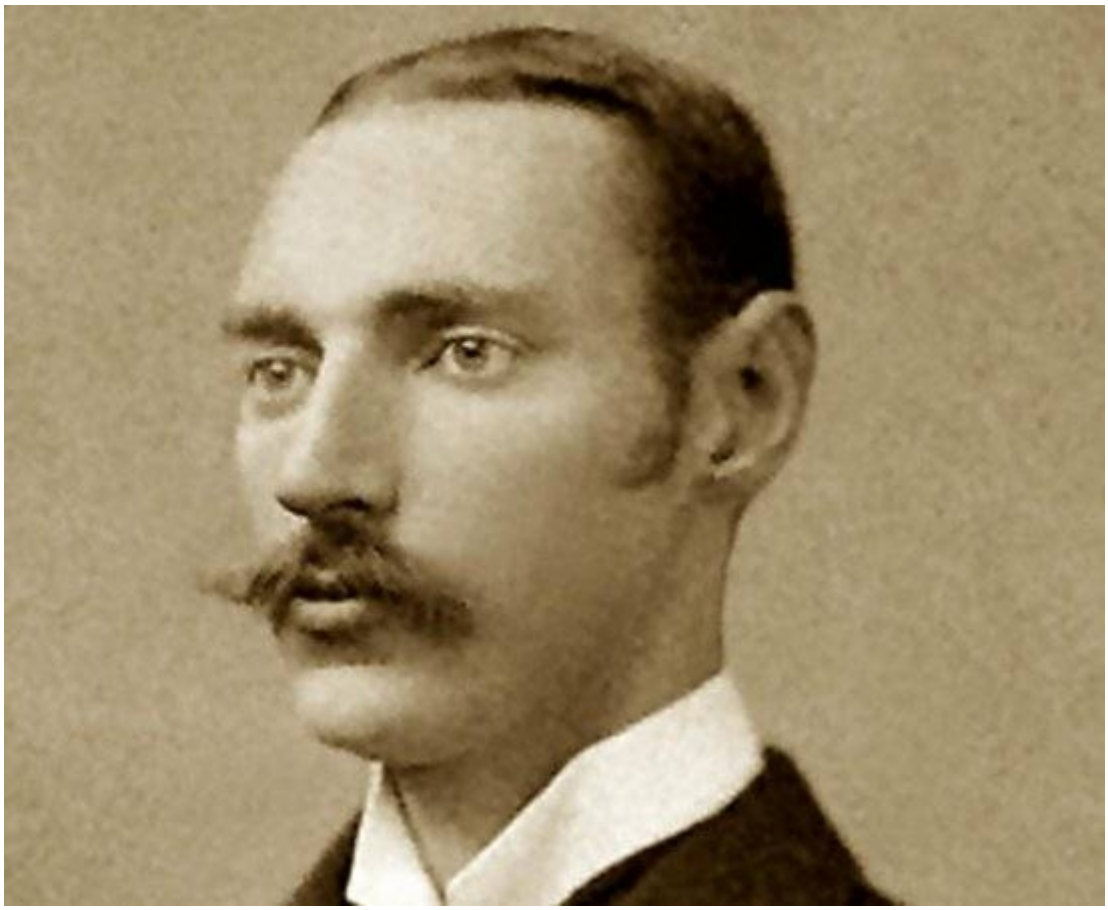
Il canotto fu abbandonato, vuoto ad eccezione di tre corpi senza vita (con il salvagente sul volto), la pelliccia di R. Norris Williams jr. e un anello appartenente al passeggero di terza classe Edward P. Lindell di Helsingborg; che nessuno ricordò di aver visto per tutta la notte. Ad una ad una le scialuppe si avvicinarono al Carpathia. Erano le quattro e quarantacinque quando il numero 13 fu agganciato e Lawrence Beesley salì una scaletta per raggiungere il corridoio del ponte C, sopraffatto dall'emozione, dal sollievo e dalla gioia nel sentirsi un solido ponte sotto i piedi. Subito dopo salì il dottor Washington Dodge, che ebbe cura di portare con sè il salvagente, come ricordo. La signora Dogde e il piccolo Washington jr., di cinque anni, arrivarono alle cinque e dieci con il numero 7. Il piccolo fu sollevato in un sacco da posta e depositato sul ponte; un cameriere accorse con una tazza di caffè, ma il bimbo dichiarò che avrebbe preferito una cioccolata. Il cameriere andò a prenderla e gliela portò: i transatlantici britannici sono famosi per l'efficienza del loro servizio. Alle sei arrivò il numero 3. I coniugi Speddon salirono a bordo impeccabilmente vestiti. Subito dopo arrivarono gli Harper, con l'interprete di lingue orientali Hamad Hassah, e il pechinese Sun Yat-sen. Il signor Harper vide subito il signor Ogden, sul ponte, e lo salutò con il suo proverbiale tono distaccato: «Di', Louis, come fai a sembrare sempre così giovane?» Elizabeth Shutes, arrivata con la stessa scialuppa, non tentò nemmeno di salire la scaletta. Sedette su una braga, e venne issata a bordo con uno scatto brusco. Una voce gridò: «Attenzione, è un peso leggero.» Bruce Ismay salì a bordo alle sei e trenta circa, mormorando: «Sono Ismay... Sono Ismay.» Tremando si arrestò vicino al barcarizo, la schiena appoggiata ad una paratia. Il dottor McGhee gli si avvicinò gentilmente: «Non volete entrare nel salone a prendere un brodo o a bere qualcosa?»

«No, grazie, non voglio nulla «Su, scendete a prendere qualche cosa.»

«Vi sarei infinitamente grato se mi lasciaste qui, da solo,» sussurrò Ismay; poi cambiò idea: «oppure se poteste darmi una cabina tranquilla.»

«Ve ne prego,» insistette in tono gentile il dottore, scendete nel salone a prendere qualcosa di caldo. «Preferirei di no.» Il dottor McGhee rinunciò, e lo condusse nella sua cabina. Per tutto il resto del viaggio, Ismay non ne uscì, non mangiò niente di solido, non ricevette nessuno, salvo un'unica breve visita di Jack Thayer; fu tenuto fino all'arrivo sotto l'effetto dei narcotici. Era l'inizio di quell'esilio dalla vita attiva che si sarebbe imposto. Un anno dopo, infatti, Ismay si ritirò dalla White Star Line e comperò una grande proprietà sulla costa occidentale dell'Irlanda, dove rimase in volontaria reclusione fino alla morte, sopravvenuta nel millenovecentotrentasette. Olaus Abelseth mise piede sul ponte alle sette circa. Gli gettarono una coperta sulle spalle fradice e tremanti, lo fecero passare nella sala da pranzo e gli diedero da bere cognac e caffè. La signora Charlotte Collyer e gli altri naufraghi del numero 14 salirono a bordo, mentre il quinto ufficiale Lowe si attardava sulla scialuppa per abbassare l'albero e sistemare le vele: amava le scialuppe in perfetto ordine. così arrivarono tutti, uno dopo l'altro. Mentre le imbarcazioni si avvicinavano, gli scampati che già erano stati issati a bordo si affollavano in coperta alla ricerca di volti familiari. Billy Carter, in piedi vicino agli Ogden, cercava disperatamente la moglie e i figli. Quando infine il resto della famiglia arrivò con il numero 4, il signor Carter si chinò sul parapetto: «Dov'è mio figlio? Dov'è mio figlio?»

Un bimbo, nella scialuppa, si levò un grande cappello da signora e gridò: «Sono qui, papà.» Si racconta che fosse stato John Jacob Astor a cacciare un cappello simile in testa a quel maschietto di dieci anni rispondendo alle proteste: Ora è una bimba, e può andare.» Anche Washington Dodge era in attesa angosciosa dei suoi familiari. Per uno scherzo del suo bimbo di cinque anni, Washington jr., poterono riunirsi soltanto più tardi.



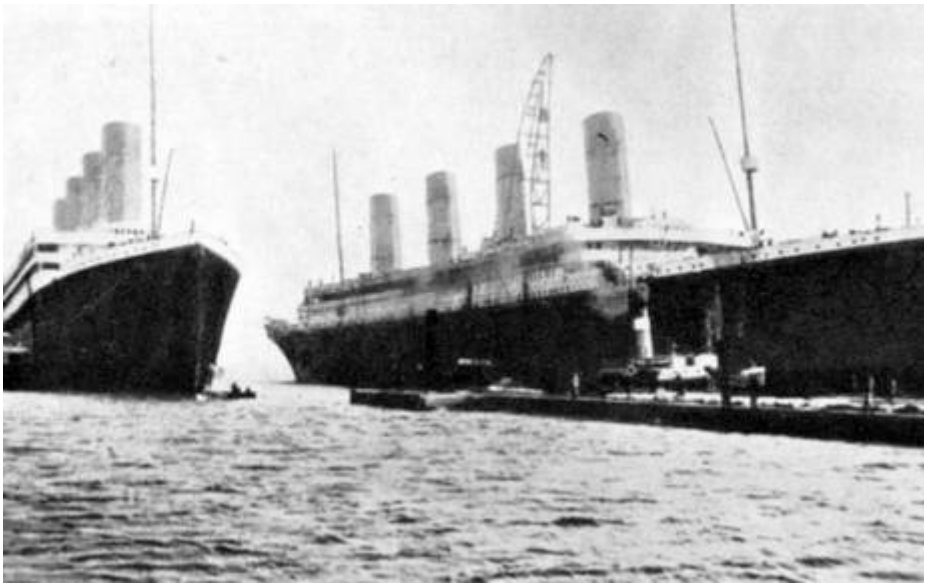
John Jacob Astor IV è stato un imprenditore statunitense. Muore nella tragedia del Titanic ed è considerato il più ricco passeggero imbarcatosi sul transatlantico.

Il dottor Dodge non vide nè la moglie, nè il figlio salire a bordo, e la signora Dodge non vide il marito sul ponte; il bimbo, invece, lo riconobbe, ma pensò che sarebbe stato divertente non dirlo a nessuno. Così se ne stette zitto, e si nascose alla vista del padre. Alla fine il fedele cameriere di sala Ray rovinò tutto, e fece sì che si riunissero. La folla lungo i parapetti aumentava, a mano a mano che i passeggeri del Carpathia uscivano dalle loro cabine. Alcuni appresero la notizia in modo alquanto strano. I coniugi Marshall furono svegliati da un cameriere che bussava alla porta della loro cabina. «Che c'è?» chiese il signor Marshall. «Vostra nipote desidera vedervi, signore,» fu la risposta. Il signor Marshall rimase stupefatto. Sapeva che tutte e tre le sue nipoti erano a bordo del Titanic, nella sua traversata inaugurale; gli avevano inviato un telegramma anche la notte precedente. Come poteva una di loro trovarsi a bordo del Carpathia? Il cameriere si spiegò meglio. Pochi minuti più tardi i Marshall tenevano una specie di riunione di famiglia con la signora E. D. Appleton (le altre nipoti arrivarono più tardi), mentre la loro figliola Evelyn si precipitava sul ponte per vedere che cosa stesse succedendo.

Quello che vide la colpì oltre ogni dire. La distesa di ghiaccio a nord e a ovest, i grandi massi e quelli più piccoli galleggianti come avamposti davanti alla grande lastra, conferivano al mare uno strano aspetto. Le scialuppe che arrivavano spinte dai remi da tutte le direzioni, apparivano fuori luogo in mezzo all'Atlantico. Anche la gente che ne scendeva non avrebbe potuto avere un aspetto più strano. La signorina Sue Eva Rule notò una donna che indossava solo un asciugamano legato alla vita, e una magnifica pelliccia. Il loro abbigliamento era uno strano miscuglio di abiti da sera... chimoni... pellicce... scialli di lana... pigiama... stivali di gomma... pantofole di seta. Con tutto ciò, siccome in quell'epoca si badava ancora molto alla forma, un certo numero di donne portava il cappello, e gli uomini un berretto di tweed. La cosa più strana, e che colpiva maggiormente, era il silenzio. Nessuno pronunciava una parola. Tutti rilevarono questo particolare e ognuno ne diede una diversa spiegazione. Il reverendo P. M. A. Hoques, un passeggero del Carpathia, pensò che i naufraghi fossero troppo abbattuti per poter parlare. Il capitano Rostron pensò che tutti fossero troppo occupati. Lawrence Beesley fu certo che non fossero nè troppo abbattuti nè troppo occupati, ma che si sentissero in presenza di qualcosa di troppo grande per essere espresso a parole. Alcuni furono molto commossi, come la signorina Peterson quando vide una bimba di nome Emily che sedeva sul ponte-passeggiata singhiozzando: a Mamma, mamma, sto male! Oh, mamma, mamma!» Mentre il numero 3 scaricava i suoi occupanti, una donna che indossava solo una vestaglia e un chimono si alzò improvvisamente sul fondo della scialuppa. Indicando un'altra signora che veniva issata su un carrello, gridò: «Guardate quell'orribile donna! Orribile! Mi ha messo un piede sullo stomaco, quella creatura orribile!» Nella sala da pranzo di terza classe una donna italiana era completamente disfatta: singhiozzava, gridava, picchiava i pugni sulla tavola. Continuava a ripetere: «Il mio bambino!» Un cameriere italiano sussurrò che non trovava nessuno dei suoi due bambini. Uno fu presto trovato, ma la donna alzò due dita e ricominciò a gridare. Alla fine trovarono anche l'altro, nella cambusa, sopra la stufa, dove l'avevano lasciato perchè si riscaldasse. Alle otto e quindici erano arrivate tutte le scialuppe, ad eccezione del numero 12. Questa si muoveva appena, a varie centinaia di metri di distanza. La brezza aumentava, e il mare era sempre più agitato. Le frisate erano quasi al livello delle onde, e a bordo si pigiavano settantacinque persone. La folla assiepata lungo la ringhiera del Carpathia stava a guardare trattenendo il fiato, mentre Lightoller tentava di far avanzare la scialuppa. L'ufficiale era quasi congelato, con l'uniforme inzuppata e irrigidita. Sulle spalle portava una cappa con un cappuccio da monaco, datagli dalla signora Elizabeth Mellenger. Ai suoi piedi, la figlia tredicenne della signora Mellenger, Madeleine, lo guardava piena di ammirazione: conservò poi sempre quella cappa col cappuccio. Nella scialuppa i naufraghi si tenevano stretti l'uno all'altro... tentando di asciugarsi, e sperando di riuscirci. In momenti simili, accade spesso di notare le cose più sciocche. Così il colonnello Gracie mentre tentava invano di rianimare un corpo senza vita che giaceva al suo fianco, si chiedeva perchè mai indossasse lunghe calze di lana grigia. Erano ormai le otto e venti e la scialuppa si trovava solo a duecento metri di distanza. Rostron, per portarle soccorso, girò la prua del Carpathia e lo fece avanzare di un centinaio di metri. Mentre Lightoller tentava di doppiare la prua e portarsi sotto vento, un refolo improvviso increspò il mare. Prima un'onda, poi un'altra investirono la scialuppa. Riuscì ad evitarne una terza, e un istante dopo era al sicuro, protetto dalla grossa nave. Alle otto e trenta il numero 12,

l'ultima scialuppa che ancora restava, venne agganciata alla nave e cominciò a scaricare i passeggeri. Il colonnello Gracie si lasciò cadere in ginocchio e baciò il ponte non appena vi mise piede. Harold Bride fu afferrato da due forti mani che lo aiutarono a salire. Jack Thayer vide finalmente sua madre e si gettò fra le sue braccia. La signora Thayer sussurrò: «Dov'è papà?»

«Non so, mamma,» rispose dolcemente il ragazzo. Nel frattempo Rostron si chiedeva dove fosse meglio condurre i settecentocinque ospiti inattesi. Il porto più vicino era Halifax, ma la rotta era ingombra di ghiacci ed egli pensò che i passeggeri del Titanic ne avessero visti abbastanza Le Azzorre sarebbero state il punto migliore per non allontanarsi troppo dalla rotta del Carpathia, ma non c'erano nè biancheria nè provviste sufficienti per un percorso così lungo New York sarebbe stata la soluzione migliore per i naufraghi, ma la più costosa per la Cunard Line. Il comandante scese nella cabina del medico, dove il dottor McGhee stava visitando Bruce Ismay. Questi era completamente sfinito; qualunque cosa pensasse Rostron, per lui andava bene. Rostron decise allora per New York. Subito dopo giunse l'Olympic: perchè non trasferire su quella nave i naufraghi del Titanic? Il capitano indugiò a considerare questa possibilità, senza dubbio interessante, ma si rese ben presto conto che non poteva far affrontare ai naufraghi un altro trasbordo in mare. Inoltre, l'Olimpic era la gemella del Titanic, e la sua vista non sarebbe stata certo piacevole.



L'Olimpic e il Titanic (a destra) a Belfast

Cercando sempre di agire per il meglio, Rostron tornò nella cabina del dottor McGhee per discuterne con Ismay. Il presidente della White Star rabbrividì soltanto a pensarci. Fu deciso così per New York, e più presto fossero arrivati, meglio sarebbe stato per tutti. Il Californian era ormai vicino, e il capitano Lord considerava la bandiera a mezz'asta del Carpathia.

Passeggeri del Titanic scampati dal naufragio e ricoverati a bordo della nave «RMS Carpathia». Dei 2.223 passeggeri a bordo, i sopravvissuti furono solo 706

Rostron decise che il Californian sarebbe rimasto in quelle acque per continuare le ricerche, mentre egli avrebbe fatto rotta su New York. Issò a bordo il maggior numero possibile di scialuppe del Titanic, sei sul ponte anteriore, sette nei paranchi e lasciò le altre alla deriva. Prima di iniziare il viaggio di ritorno, tuttavia, Rostron non potè resistere all'impulso di guardarsi ancora intorno: era un uomo di coscienza, non voleva abbandonare la più piccola speranza. Quel compito era stato riservato al Californian ma se c'era ancora la probabilità, anche minima, di raccogliere qualche altro naufrago, Rostron voleva che fosse il Carpathia a farlo. Gli sembrò poi che un breve servizio religioso sarebbe stato opportuno. Tornò sottocoperta e chiese a Ismay se avesse qualche obiezione. La risposta fu la stessa: qualunque cosa pensasse Rostron, lui era d'accordo. Il capitano mandò quindi a chiamare il reverendo padre Anderson, un sacerdote evangelico che si trovava a bordo. I passeggeri del Titanic e del Carpathia si riunirono nel salone principale, dove ringraziarono Iddio per i sopravvissuti e pregarono per gli scomparsi. Mentre mormoravano le loro preghiere, il Carpathia procedeva lentamente al disopra della tomba del Titanic. Erano rimaste poche tracce della grande nave: pezzi di sughero giallo rossastro... alcune sedie da ponte... varie colonnine bianche cuscini tappeti salvagente le scialuppe abbandonate... una salma. Alle otto e cinquanta Rostron si sentì tranquillo. Non c'era sicuramente nessun altro superstite.

Un gruppo di passeggere superstiti del Titanic riposano sul ponte del Carpathia, a poppa, la mattina del 15 aprile

Ordinò allora: «Avanti a tutta forza,» e mise la prua su New York. La città era già in preda ad un'agitazione frenetica. Quando all'una e venti era arrivata la prima notizia, nessuno sapeva cosa pensare. I comunicati della stampa erano piuttosto laconici e oscuri: poche notizie da Capo Race, secondo le quali alle dieci e venticinque, ora locale, il Titanic aveva lanciato il GQD, comunicando di avere urtato contro un iceberg e chiedendo immediato soccorso. Era giunto poi un secondo messaggio: il transatlantico stava inabissandosi e faceva scendere le donne nelle scialuppe. Poi, più nulla. Le notizie arrivarono in tempo per le prime edizioni del mattino, ma erano scarse e non controllabili: solo il trascorrere del tempo le avrebbe rese più esplicite. L'avvenimento sembrava pazzesco, eppure si era verificato. I giornali furono molto cauti, come prova il titolo dell'Herald:

IL NUOVO TITANIC URTA UN ICEBERG E CHIEDE SOCCORSO
ALCUNE NAVI ACCORRONO IN SUO AIUTO

Solo il Times ebbe il coraggio di abbandonare tanto riserbo. Il lungo silenzio, dopo i primi laconici messaggi, convinse il consigliere delegato Carr Van Anda che la nave era affondata. Così, osò gettarsi avanti: le prime edizioni parlarono del Titanic che stava affondando e delle donne che venivano caricate sulle scialuppe; l'ultima edizione diede la notizia dell'affondamento. Alle otto del mattino i giornalisti affollavano gli uffici della White Star Line, al numero nove di Broadway. Il vice-presidente Philip A. S. Franklin rassicurava i presenti: anche se aveva urtato un iceberg, il Titanic avrebbe potuto galleggiare indefinitamente. «Abbiamo assoluta fiducia nelle possibilità del Titanic, che consideriamo inaffondabile.»

BASEBALL
The Evening Sun.
BASEBALL
LL SAVED FROM TITANIC AFTER COLLISION
SCUE BY CARPATHIA AND PARISIAN
LINER IS BEING TOWED TO HALIFAX
AFTER SMASHING INTO AN ICEBERG
GIANTS DROP
GAME AT BO

L'unica cattiva notizia in prima pagina, il pomeriggio del 15 aprile, fu la sconfitta sportiva di Christy Mathewson nella prima partita della stagione

Nello stesso tempo, però, cercava di mettersi in contatto col capitano Smith: «Attendiamo ansiosamente informazioni e situazione passeggeri.» Nella mattinata, amici e parenti dei passeggeri del Titanic si riversarono negli uffici: la signora Guggenheim e suo fratello De Witt Seligman... il padre della signora Astor, W. H. Force... J. P. Morgan jr... centinaia di persone che nessuno conosceva. Ricchi e poveri, tutti furono accolti con lo stesso sorriso rassicurante: non era il caso di preoccuparsi... Il Titanic era inaffondabile o per lo meno poteva mantenersi a galla per due o tre giorni... portava scialuppe sufficienti per tutti. La stampa seguì tale linea di condotta. L'Evening Sun pubblicò un'intera pagina sotto il titolo:

TUTTI SALVI DOPO LA COLLISIONE DEL TITANIC

L'articolo informava che tutti i passeggeri erano stati trasferiti sul Parisian e sul Carpathia, mentre il Titanic veniva rimorchiato verso Halifax dal Virginian. Anche le transazioni commerciali sembravano sostenute. Alle prime notizie, il tasso di assicurazione del carico del Titanic salì al cinquanta per cento, poi al sessanta. Ma, con il diffondersi dell'ottimismo, il tasso a Londra tornò al cinquanta per cento, poi al quarantacinque, al trenta... e infine al venticinque per cento. Nel frattempo, le azioni della Marconi salirono alle stelle. In due giorni balzarono da quota cinquantacinque fino a duecentoventicinque. Non c'era male, per un'azione che un anno prima valeva solo due dollari. E la IMM (la società che controllava la White Star Line) si stava ora riprendendo dopo un inizio piuttosto agitato, al mattino. Le notizie, però, cominciarono a serpeggiare. Non erano notizie ufficiali: alcuni telegrafisti in ascolto sui canali atlantici captarono i tristi messaggi, non destinati a loro, e li ritrasmisero. Nel pomeriggio un membro della Cunard seppe da un amico che il Titanic era sicuramente perduto. Un uomo d'affari di New York telegrafò ad un amico, a Montreal, la stessa notizia. Franklin stesso udì tali voci, ma data la fonte non ufficiale da cui provenivano, decise di non farne nulla. Alle sei e un quarto, tutto crollò.

The Boston Daily Globe.
TITANIC SINKS, 1500 DIE
Carpathia Picks Up 675 Out of 2200---Races for New York---Survivors Mostly Women and Children.
POLICE ORDER DORR'S ARREST

Giunsero finalmente notizie dall'Olympic: il Titanic era affondato alle due e venti di notte; il Carpathia aveva raccolto tutte le scialuppe e stava facendo ritorno a New York con i settecentocinque superstiti. Il messaggio era rimasto in transito per parecchie ore, arrivando con un considerevole ritardo. Nessuno seppe mai perchè, come non si potè mai controllare l'ipotesi suggerita dal World che ciò fosse dovuto all'intervento di spedizionieri e uomini d'affari che volevano avere il tempo di riassicurare i loro carichi. Franklin non aveva ancora comunicato nulla al pubblico, quando l'orologio degli uffici della White Star Line battè le sette.

Uno strillone annuncia la tragedia del Titanic davanti alla sede della compagnia navale «White Star Line» di Southampton

Un abile giornalista fiutò l'avvenimento, ruppe gli indugi e si precipitò nell'ufficio del direttore. Altri lo seguirono. «Signori,» annunciò il signor Franklin, «sono dolente di dovervi comunicare che il Titanic è affondato alle due e venti di questa mattina.» In un primo momento non disse altro; ma, a poco a poco, i giornalisti riuscirono a fargli fare altre ammissioni. Alle otto, che il messaggio dell'Olympic non aveva precisato se tutto l'equipaggio era stato tratto in salvo. Alle otto e quindici: «Ci sono probabilmente dei morti.» Alle otto e quarantacinque: «Temiamo che le perdite siano gravi.» Alle nove non potè più continuare a mentire: «C'è stata una spaventosa perdita di vite umane... Potremo rimpiazzare la nave, ma mai le vite umane.» Alle dieci e trenta, arrivò Vincent Astor e scomparve nell'ufficio di Franklin. Poco dopo ne uscì piangendo. Fiutando qualcosa di grosso, un giornalista telefonò al padre della signora Astor, W. H. Force: «Oh! mio Dio,» gridò il vecchio gentiluomo, «non ditemelo! Chi vi ha dato una notizia simile? Non è vero, non può essere vero!» Nessuno riuscì a raggiungere la figlia degli Straus, la signora Hess. Nelle prime ore del pomeriggio, era salita sul treno speciale affittato dalla White Star Line per raggiungere Halifax, dove si dirigeva, secondo le prime notizie, il Titanic in avaria. Alle otto il treno stava attraversando il Maine, e la signora Hess sedeva nel vagone ristorante chiacchierando con alcuni giornalisti.

THE NEW YORK HERALD.

WHOLE NO. 27,601. NEW YORK, TUESDAY, APRIL 16, 1912.—TWENTY-EIGHT PAGES. PRICE THREE CENTS.

THE TITANIC SINKS WITH 1,800 ON BOARD; ONLY 675, MOSTLY WOMEN AND CHILDREN, SAVED

MOST APPALLING DISASTER IN MARINE HISTORY OCCURS WHEN WORLD'S LARGEST STEAMSHIP STRIKES GIGANTIC ICEBERG AT NIGHT

Scores of World's Most Widely Known Persons, Including Colonel John Jacob Astor and His Wife, William T. Stead and Isidor Straus Among Those Whose Fate Is in Doubt.

J. Bruce Ismay, Head of the White Star Line; Mr. and Mrs. George D. Widener, the Countess of Rothes and Mrs. Henry B. Harris Are Some of Those Saved.

La notizia del disastro sul New York Herald

Cosa strana, era l'unica donna sul treno. Aveva appena assaggiato il suo pompelmo, quando il convoglio rallentò, si fermò, riprese la corsa in senso contrario e non si fermò fino a Boston. Qui fu confermato che «i piani erano stati cambiati e i superstiti del Titanic sarebbero sbarcati direttamente a New York».

Mercoledì 17 Aprile 1912 — Anno XLVII - N. 16574 — EDIZIONE DELLA SERA

IL SECOLO

LE INSERZIONI A PAGAMENTO

AMILCARE CIPRIANI — Una vita di avventure eroiche

E' stato messo in vendita in tutto Italia al prezzo di L. 1.25

AMILCARE CIPRIANI — Una vita di avventure eroiche

Il più disastroso naufragio della storia

1325 morti - Miliardari e notabilità fra le vittime - Drammatici particolari

(Servizio telefonico e telegrafico dei corrispondenti del "Secolo")

Dove avvenne la catastrofe

Il "Titanic"

Il tragico racconto fatto dagli agenti di Parigi della "White Star Line"

Gli "icebergs"

I più gravi naufragi della storia

Il lutto di due nazioni

Il numero delle vittime

I superstiti: 675 su 2500

La morte di Guglielmo Stead

Il Secolo del 17 Aprile 1912

La signora Hess prese perciò il treno-letto per far ritorno e, nelle prime ore della mattina seguente, trovò il fratello ad attenderla alla stazione: «Pare che le cose vadano male.» Era stata compilata una prima lista di sopravvissuti, e una gran folla si pigiava negli uffici della White Star. La signora Farquharson e la signora Marvin giunsero insieme per conoscere la sorte dei rispettivi figlioli, che tornavano dalla luna di miele. La madre della ragazza, signora Farquharson, ebbe un grido di gioia nello scorgere fra gli

altri il nome «signora Marvin», ma si ricompose subito non scorgendovi accanto quello del marito. La signora Guggenheim si aggrappò alla speranza che qualche scialuppa di salvataggio mancasse all'appello. «Può essere andata alla deriva!» singhiozzò. Per quanto ne sapevano a New York, questo avrebbe anche potuto essere vero. Non si riuscì ad ottenere alcuna informazione dal Carpathia. Rostron riservava il suo telegrafo per le comunicazioni ufficiali e per i messaggi privati dei superstiti. I giornali dovettero perciò accontentarsi delle prime notizie per compilare i loro articoli. L'Evening World parlò di nebbia, del fischio lacerante della sirena del Titanic, di una scossa simile a un terremoto. Lo Herald parlò della nave spaccata in due e quasi capovolta dall'urto, e del suo affondamento nelle tenebre. Quando la loro fantasia si esaurì, i giornalisti cominciarono a parlare della nave soccorso che non dava notizie. L'Evening Mail attaccò:

ANGOSCIA PER IL SILENZIO DEL CARPATHIA

E il World insistette:

LA RADIO DEL CARPATHIA MANTIENE GELOSAMENTE IL SEGRETO SULLA TRAGICA FINE DEL TITANIC

Così passò il martedì, poi il mercoledì... ed ancora il giovedì... senza ulteriori notizie. Era ormai il turno dei settimanali. L'Harper's Weekly parlò delle varie personalità presenti sul Titanic, dedicando un articolo a Henry Sleeper Harper, che apparteneva alla famiglia proprietaria del giornale. Parlò della nebbia e di un urto spaventoso per proseguire in tono minore: «Per quanto riguarda ciò che accadde dopo, tutto è ancora molto vago.» L'Harper's continuava assicurando ai suoi lettori che, comunque, era stato seguito il principio «prima le donne e i bambini», e cioè l'antica legge valida per tutti gli uomini degni di rispetto che si trovano in mare. Nel numero seguente, il giornale, con un colpo giornalistico, seppe abilmente superare il naturale imbarazzo suscitato dalla notizia che Henry Sleeper Harper si era salvato con il suo pechinese e il suo interprete personale. L'Harper's parò il colpo annunciando trionfalmente un'intervista in esclusiva. La notte tra giovedì e venerdì mise fine all'attesa. Mentre il Carpathia passava dinanzi alla statua della Libertà, gli occhi di diecimila persone lo seguirono dalla Battery. La nave si diresse verso il molo cinquantaquattro, dove, sulla banchina, oltre trentamila persone erano assiepate sotto la pioggia. Fino alla fine, Rostron non volle avere a che fare con i giornalisti. Non li aveva lasciati salire a bordo a Quarantine, e, mentre il Carpathia procedeva sul North River, i rimorchiatori gli si ammassarono attorno pieni di giornalisti che facevano domande attraverso i megafoni. Alle otto e trentasette la nave raggiunse il molo e cominciò a scaricare le scialuppe di salvataggio del Titanic, in modo da poter poi attraccare. Queste vennero portate a remi fino al molo della White Star Line, dove i cacciatori di ricordi, durante la notte, portarono via tutto ciò che riuscivano a strappare. (Il giorno seguente alcuni uomini si misero all'opera su ciascuna delle barche per cancellarne il nome: Titanic.) Alle nove e trentacinque, il Carpathia attraccò, il barcarizzo fu abbassato e i primi superstiti cominciarono a scendere. Più tardi venne calato un sacco di tela, pieno fino all'inverosimile, e depositato in dogana sotto la lettera G. Gli ufficiali di dogana dissero che era l'unico bagaglio portato in salvo dal Titanic. Il proprietario, Samuel Goldenberg, contestò tale affermazione, sostenendo di aver comprato quegli effetti sul Carpathia. Dichiarò che il sacco conteneva soltanto gli abiti che indossava quando era

sceso dal Titanic e alcuni accessori acquistati sulla nave che l'aveva raccolto: un pigiama, una giacca, pantaloni, una vestaglia, un impermeabile, un paio di pantofole, due coperte, camicie, colletti, articoli da toilette e scarpe per la moglie e per lui. L'arrivo del Carpathia permise di sapere esattamente chi si era salvato, ma non che cosa era accaduto. Alle notizie imprecise giunte in precedenza, i naufraghi aggiunsero i loro racconti spesso fantastici. Per alcuni, le emozioni del viaggio di ritorno erano state eccessive, altri si lasciavano semplicemente trasportare dall'eccitazione. I più espansivi finirono per infiorare un racconto già emozionante in se stesso, mentre i più laconici videro le loro peripezie gonfiate dai giornalisti. Alcuni erano troppo scossi, altri troppo timidi.

Emilio Portaluppi

Nelle interviste pubblicate dai giornali si lesse che il passeggero di seconda classe Emilio Portaluppi era rimasto per due ore a cavallo di una lastra di ghiaccio... che la signorina Marie Young aveva scorto l'iceberg un'ora prima della collisione... che i marinai Jack Williams e William French avevano visto uccidere come cani sei uomini sotto i loro occhi... che il banchiere di Filadelfia Robert W. Daniel si era impadronito del telegrafo del Carpathia per tutta la durata del viaggio di ritorno. L'evidenza più chiara smentiva tali racconti, ma il pubblico era troppo eccitato per accorgersene. Le narrazioni fantastiche superavano ogni limite. Il diciannove aprile, il New York Sun fece dire al passeggero di prima classe George Brayton: «Nel brillante chiarore lunare, alcuni di noi, desiderosi di godersi l'aria fresca, passeggiavano in coperta. Il capitano Smith si trovava sul ponte di comando allorchè si udì il primo grido della vedetta, che

aveva avvistato un iceberg proprio davanti alla nave. Sarà stato alto cento metri, e quando lo vidi, si trovava a una distanza di circa duecento metri, esattamente dinanzi a noi. «Il capitano Smith gridò alcuni ordini... mentre un certo numero di passeggeri si dirigeva verso la prua della nave. Quando ci accorgemmo che non sarebbe stato possibile evitarlo, corremmo a poppa. Poi si udì l'urto, e i passeggeri furono presi dal panico... L'incidente si verificò alle ventidue e trenta circa... verso mezzanotte, credo, si verificò la prima esplosione nelle caldaie. Solo allora, il capitano Smith cominciò a preoccuparsi...»

Il marinaio del Carpathia Jonas Briggs raccontò, nella sua intervista, la storia di Rigel, un magnifico cane di Terranova nero, che, saltato dal ponte del Titanic mentre questo affondava, aveva scortato una scialuppa di salvataggio fino al Carpathia, segnalandone l'arrivo al capitano Rostron con il suo abbaiare. Nei ricordi di alcuni, il giuoco dei pensieri personali aveva molto peso. La vedetta Reginald Lee - sembrava un secolo da quell'orribile momento in cui il suo compagno Fleet aveva avvistato il masso - parlò di un'ombra all'orizzonte e ricordò le parole di Fleet: «Se riusciamo a passare, siamo fortunati.» Fleet, invece, non ricordava per nulla quelle parole. Un'intervista con uno dei passeggeri di prima classe fornì una precisa spiegazione della sua presenza nella scialuppa numero 7, la prima che avesse abbandonato la nave: «Su una cosa tutte le donne erano decisissime: non sarebbero mai salite in una scialuppa se prima non vi avessero preso posto gli uomini. Avevano paura a scendere in mare nei battelli. Ci voleva molto coraggio per entrare in quelle fragili barche, che dondolavano appese ai paranchi cigolanti. Alcuni uomini decisero di tentare. Un ufficiale, dietro a me, gridò: «Siete abbastanza robusto per remare. Saltate in questa scialuppa, altrimenti le donne non vi saliranno mai.» Fui costretto ad ubbidire, benchè debba confessare che la nave

mi sembrava molto più solida di quelle piccole scialuppe.» A poco a poco la tragedia si rivelò nella sua giusta luce, ma molti dei particolari inventati in quei primi giorni continuarono ad essere ricordati: la signora che si era rifiutata di abbandonare il suo grande cane danese... l'orchestrina che suonava «Vicino a te, Signore»... il suicidio del capitano Smith e del primo ufficiale Murdoch... la signora Brown al comando della scialuppa numero 6 con una rivoltella in pugno. D'altra parte, le leggende accompagnano sempre i grandi avvenimenti, e, quando contribuiscono a mantenere vivo il ricordo di molti sacrifici, raggiungono un loro scopo, anche se nel caso del Titanic non era necessaria alcuna leggenda per non far dimenticare la tragedia. La gente era sopraffatta dagli avvenimenti. Ovunque erano esposte bandiere a mezz'asta. I teatri Macy's e Harris furono chiusi. La French Line sospese un ricevimento sul nuovo piroscafo France. A Southampton, città natale di tanti uomini dell'equipaggio del Titanic, il lutto si abbattè sulla città; venti famiglie in una stessa strada avevano perduto uno dei loro cari. Montreal sospese una rivista militare. Re Giorgio e il presidente Taft si scambiarono messaggi di condoglianze, il Kaiser partecipò al lutto. La J. S. Bache & Co. annullò la sua cena annuale e J. P. Morgan l'inaugurazione di un nuovo sanatorio costruito ad Aix-les-Bains. Anche l'aggiornamento del Registro della Compagnia presentò qualche difficoltà. In quel tempo, il nome della nave su cui una persona viaggiava costituiva un importante elemento per la determinazione della sua posizione sociale, e il Registro era di grande aiuto. La tragedia sollevò un problema imprevisto. Scrivere che i naufraghi avevano compiuto la traversata sul Titanic significava, sì, riconoscere loro quanto era dovuto su un piano mondano, ma purtroppo non era la verità. Affermare che erano arrivati col Carpathia corrispondeva alla verità, ma, dal punto di vista sociale, suggeriva un'idea sbagliata. Come risolvere il problema? Per quanto riguardava i morti, la questione fu subito risolta: dopo i loro nomi venne annotato semplicemente: «Perito in mare il quindici aprile millenovecentododici.» Accanto al nome degli scampati venne scritto invece: «Arrivato con Titan-Carpath il diciotto aprile millenovecentododici.» L'unione di quei nomi ricorda il più grande disastro marittimo della storia. Non fu tanto la tragedia per se stessa a turbare la gente, quanto il destino che aveva guidato gli avvenimenti. Se il Titanic avesse raccolto anche uno solo dei sei messaggi riguardanti la posizione dei ghiacci, trasmessi quella domenica... se la situazione dei ghiacci fosse stata normale... se la notte fosse stata tempestosa o rischiarata dalla luna... se avessero visto l'iceberg quindici secondi prima o quindici secondi dopo... se avessero urtato in una diversa posizione... se le paratie stagne fossero arrivate a un ponte più sopra... se ci fossero state scialuppe a sufficienza... se almeno il Californian avesse raccolto il loro appello e si fosse mosso. Se una qualunque di queste ipotesi si fosse verificata, non ci sarebbero state vittime. Ma tutto aveva congiurato contro il Titanic, come in un'antica tragedia greca. Quando il Carpathia volse la prua verso New York, nella chiara mattina del quindici aprile, piena di sole, nessuno aveva ancora fatto queste considerazioni. In quel momento, i sopravvissuti giacevano esausti sulle sedie del ponte o stavano sorseggiando un caffè nella sala da pranzo, o si chiedevano vagamente che cosa si sarebbero messi indosso. I passeggeri del Carpathia si resero utili in tutti i modi: procurarono spazzolini da denti, prestarono abiti, con le coperte della nave portate dalle scialuppe cucirono indumenti per i bambini. Un agente di Macy, diretto in

Portogallo, divenne una specie di angelo custode per i tre agenti di Gimbels, salvati dal naufragio. La signora Ogden pensò di portare una tazza di caffè a due donne che sedevano appartate, avvolte in soprabiti e sciarpe dai colori vivaci. «Andatevene,» le dissero asciutte. «Abbiamo visto annegare i nostri mariti.» Per alcuni dei sopravvissuti, la vita riprese: Lawrence Beesley, ad esempio, scarabocchiò subito un messaggio telegrafico in cui comunicava di essere salvo. Ad altri fu necessario più tempo. Il colonnello Gracie giaceva sotto una montagna di coperte, su un divano della sala da pranzo, in attesa che i suoi abiti si asciugassero nel forno. Bruce Ismay sedeva tremante nella cabina del medico, che gli aveva somministrato una forte dose di sonnifero. Harold Bride rinvenne in una cabina sconosciuta: una donna era china su di lui, ed egli sentì una mano scostargli i capelli e ripulirgli il viso. Jack Thayer si trovava in una cabina vicina Un uomo gli aveva gentilmente messo a disposizione un pigiama e la sua cuccetta, ed egli ora stava andando a letto, proprio come si accingeva a fare dieci ore prima. Si sdraiò tra le lenzuola fresche mentre pensava che la tazza di cognac, inghiottita poco prima, era la prima bevanda forte che avesse mai bevuto. Stava dunque diventando un uomo. Più in basso, le macchine del Carpathia pulsavano con ritmo continuo e rapido. In alto, il vento fischiava fra le attrezzature. Dinanzi si annunciavano New York e la casa di Filadelfia. Dietro si allontanavano le strisce rosse e bianche, illuminate dal sole, dell'insegna del barbiere del Titanic, che fluttuavano ancora sul mare deserto. Ma Jack Thayer non se ne preoccupò più che tanto: il cognac aveva fatto il suo effetto. Si addormentò di colpo.

Dati e cifre sul Titanic «Non ci sarà mai più una nave come quella,» afferma il panettiere Charles Burgess, che dovrebbe saperlo bene. In quarantatrè anni di servizio sulle rotte atlantiche, è stato imbarcato su tutte le grandi navi: l'Olympic... il Majestic... il Mauretania... e così via. Oggi lavora a bordo del Queeen Elizabeth, ed è probabilmente l'ultimo uomo dell'equipaggio del Titanic che si trovi ancora in servizio attivo. «Era come l'Olympic, si, ma molto più lussuosa,» ci spiega. a Prendete ad esempio la sala da pranzo: l'Olympic non aveva nemmeno un tappeto, mentre sul Titanic si affondava fino alle ginocchia. E i mobili: così pesanti che si potevano sollevare a fatica. E i rivestimenti... Potranno costruire delle navi più grandi e più veloci, ma difficilmente saranno altrettanto curate. Era bella, era una magnifica nave.» Questi ricordi di Burgess esprimono bene l'opinione del pubblico su quel transatlantico. Sembra che il Titanic abbia gettato un incantesimo su coloro che lo costruirono o vi navigarono; e così, col passar degli anni, esso diviene ancor più leggendario. Molti dei superstiti affermano oggi che esso era «grande due volte l'Olympic». Invece erano due navi gemelle e il Titanic stazzava appena mille e quattro tonnellate in più. Altri ne ricordano i campi da golf e da tennis, le mucche per avere sempre latte fresco, e mille altri particolari, nei quali la White Star Line aveva spinto ancor più oltre la sua abituale tendenza per il lusso. Il Titanic, comunque, era abbastanza imponente anche senza esagerarne le caratteristiche. Il suo peso: 46.328 tonnellate lorde... 66.000 tonnellate di dislocamento. Le sue dimensioni: 270 metri di lunghezza, 28 metri di larghezza, 18 metri dalla linea di galleggiamento al ponte lance, e 53 metri dalla chiglia alla cima dei quattro enormi fumaioli. Nave a tre eliche, il Titanic era dotato di due macchine alternative a quattro cilindri, ciascuna delle quali azionava un'elica laterale, e di una turbina che azionava l'elica centrale. Questo complesso aveva

una potenza di cinquantamila cavalli, ma avrebbe potuto svilupparne facilmente almeno cinquantacinquemila. Al massimo regime, la nave raggiungeva i ventiquattro-venticinque nodi. La caratteristica più interessante era forse la costruzione stagna. Aveva un doppio fondo, ed era divisa in sedici compartimenti stagni, formati da quindici paratie trasversali, a tenuta. Strano a dirsi, non erano molto alte. Le prime due e le ultime cinque raggiungevano solo il ponte D, mentre le otto centrali si fermavano al ponte E. Comunque, la nave avrebbe potuto galleggiare con due compartimenti allagati, e poichè nessuno era riuscito ad immaginare una catastrofe peggiore di una collisione alla congiuntura di due compartimenti, il piroscafo era stato definito «inaffondabile». L'inaffondabile Titanic fu varato nei cantieri Harland e Wolff di Belfast il trentun maggio millenovecentoundici. Nei dieci mesi successivi la nave fu completamente approntata e il collaudo definitivo si ebbe il primo aprile 1912. Arrivò a Southampton il tre aprile, e una settimana dopo salpò per New York.

Ecco ora un elenco preciso degli avvenimenti più importanti verificatisi durante il suo viaggio inaugurale:

10 Aprile 1912 ore 12

Si stacca dalla banchina di Southampton: evita per poco una collisione con il transatlantico americano New york.

ore 19 Sosta a Cherbourg per imbarcare passeggeri.

ore 21 Salpa da Cherbourg per Queenstown.

11 Aprile 1912 ore 12,30

Sosta a Queenstown per caricare passeggeri e posta. Un uomo dell'equipaggio diserta.

ore 14 Salpa da Queenstown per New York con mille e trecentosedici passeggeri e ottocentonovantun uomini d'equipaggio.

14 Aprile 1912 ore 9

Il Caronia segnala la presenza di ghiacci alla latitudine 42° N, longitudine 49°/51° O.

ore 13.42 Il Baltic segnala la presenza di ghiacci, alla latitudine 41°51' N, longitudine 49°52' O.

ore 13.45 L'Amerika segnala la presenza di ghiacci, latitudine 41° 27' N, longitudine 50° 8' O.

ore 19 Temperatura 6°C. Temperatura 4°C.

ore 19.30 Il Californian segnala la presenza di ghiacci: latitudine 42 L 3 N, longitudine 49°9' O.

ore 19.30 Temperatura 0,5°C.

ore 21 Il secondo ufficiale Lightoller ordina al carpentiere e al personale di macchina di controllare i serbatoi dell'acqua, perchè potrebbero gelare; ordina agli uomini di stare attenti ai ghiacci.

ore 21.30 Il Mesaba segnala la presenza di ghiacci, latitudine 42°/41° 25' N, longitudine 49°/ 50° 30' O.

ore 21.40 Temperatura 1°C.

ore 22.30 Temperatura del mare 2°C.

ore 23 Il Californian segnala altri ghiacci, ma il messaggio viene interrotto prima che ne possa essere comunicata la posizione.

ore 23.40 Collisione con l'iceberg, latitudine 41° 46' N, longitudine 5Q° 14' O. 15

Aprile 1912 ore 0.05 Viene dato l'ordine di approntare le scialuppe e riunire passeggeri ed equipaggio.

ore 0.15 Primo messaggio radio di soccorso.

ore 0.45 Viene lanciato il primo razzo. ore 0.45

La prima scialuppa, il numero 7, viene calata in mare.

ore 1.40 Viene lanciato l'ultimo razzo.

ore 2.05 Viene messa in mare l'ultima scialuppa, il canotto D.

ore 2.10 Si lancia l'ultimo appello radio.

ore 2.18 Le luci si spengono.

ore 2.20 La nave affonda.

ore 3.30 I razzi del Carpathia vengono avvistati dalle scialuppe.

ore 4.10 La prima scialuppa, il numero 2, è raccolta dal Carpathia.

ore 8.30 E raccolta l'ultima scialuppa, il numero 12.

ore 8.50 Il Carpathia mette la prua su New York, con settecentocinque superstiti.

Questi sono i fatti, nudi e crudi; tutto il resto rimane avvolto nel mistero. Probabilmente nessun avvenimento lascerà mai più tante domande senza risposta. Quante vite andarono perdute? Secondo alcune fonti, milleseicentotrentacinque... Secondo l'inchiesta ufficiale americana, millecinquecentodiciassette... Secondo il Ministero del Commercio Britannico, millecinquecentotrè... Secondo l'inchiesta ufficiale britannica, millequattrocentonovanta. La cifra del Ministero del Commercio Britannico sembra la più attendibile, tenuto conto naturalmente della diserzione del fuochista J. Coffy, avvenuta a Queenstown. Come abbandonarono la nave, i passeggeri. Quasi tutte le donne scampate a cui venne rivolta questa domanda affermarono categoricamente: «Con l'ultima scialuppa.» E evidentemente impossibile che tutte abbiano trovato posto nella stessa imbarcazione, eppure, insistere su tale argomento è come insistere sull'età di una donna: è un'impresa vana. Un attento esame delle testimonianze raccolte sia da parte inglese che americana permette di immaginare abbastanza chiaramente come fu abbandonata la nave, sebbene si notino sempre elementi contrastanti. Gli inglesi, durante l'inchiesta, chiesero ad ogni testimone il numero delle persone presenti nella sua scialuppa e fecero la somma di tali cifre minime presuntive. I risultati si dimostrarono del tutto inattendibili: scampati Equipaggio 107 Passeggeri uomini 43 Donne e bambini 704 superstiti Totale 854 In realtà, dunque, nelle scialuppe si salvò il settanta per cento in più di uomini e il quarantacinque per cento in meno di donne di quanto credessero anche i più pessimisti. Oltre a questo, le scialuppe si allontanarono portando a bordo il venticinque per cento in meno di passeggeri di quanto si credesse. A che ora si verificarono i vari incidenti? Tutti sono d'accordo nell'affermare che il Titanic urtò l'iceberg alle ventitrè e quaranta e affondò alle due e venti, ma non lo sono su quanto accadde in quel lasso di tempo. La cronologia riferita in questo libro è basata sui racconti fatti in buona fede dagli stessi interessati, ma è ben lontana dal costituire un elemento di prova. Tutti erano troppo agitati. Basti pensare a quanto accadde alla signora Ogden, che viaggiava sul Carpathia: ad un certo momento, mentre aiutava un gruppo di naufraghi, si arrestò per chiedere l'ora al marito. L'orologio del signor Ogden s'era fermato, ma egli pensò che fossero le quattro e mezzo del pomeriggio. In realtà erano solo le nove e mezzo del mattino. Erano talmente presi nella loro opera che avevano perso la nozione

del tempo. Che cosa dissero le varie persone? In questo libro sono stati ricostruiti alcuni dialoghi. Le diverse frasi sono state riferite esattamente come la gente le ricorda. Eppure, sussistono delle incongruenze. Le stesse conversazioni sono state riferite in termini diversi. Ad esempio, vi sono almeno quattro versioni delle parole scambiate tra il capitano Rostron e il quarto ufficiale Boxhall quando la scialuppa 2 accostò il Carpathia. Il significato è sempre lo stesso, ma le parole cambiano leggermente. Che cosa suonava l'orchestra? Secondo la versione accettata come vera, l'orchestra si inabissò suonando: «Vicino a te, o Signore». Molti dei sopravvissuti insistono però nell'affermare che l'orchestra abbia suonato soltanto ritmi jazz. Uno dei passeggeri asserisce di ricordare chiaramente che l'orchestra, negli ultimi momenti, non suonava affatto. In questo groviglio di testimonianze contraddittorie, il giovane telegrafista Harold Bride dà una versione che sembra la più credibile.

Il telegrafista del Titanic miracolosamente sopravvissuto al naufragio

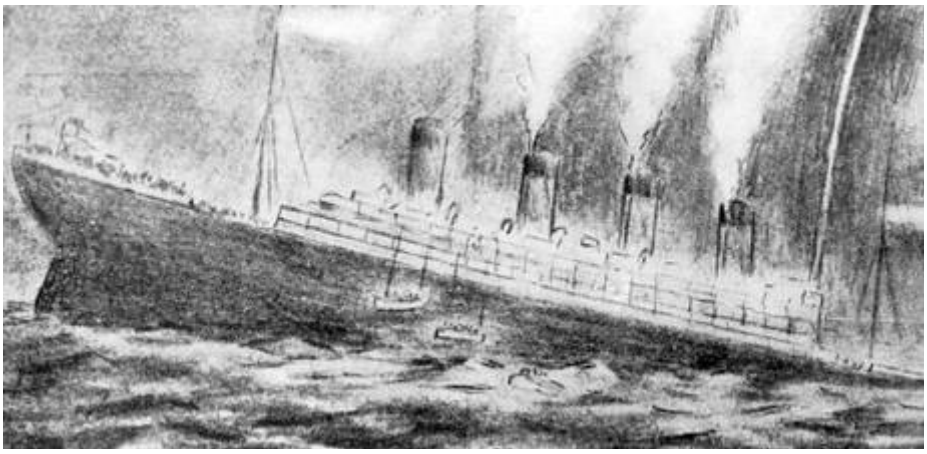
Si tratta di un osservatore attento, meticoloso, accurato, rimasto a bordo fino all'ultimo momento. Bride ricorda chiaramente che, mentre il ponte lance veniva sommerso, l'orchestra suonava l'inno evangelico a Autunno». E' vero che un uomo prese posto in una scialuppa vestito da donna? Mentre si stava raccogliendo il materiale per questo libro, quattro tra i passeggeri di prima classe furono additati come il famoso uomo salvatosi in abiti femminili. Non c'è nessuna prova che il colpevole sia uno di loro. Anzi, i fatti sembrano dimostrare il contrario. Le indagini hanno dimostrato che uno era il bersaglio di un giornalista vendicativo, ignorato quando cercava di ottenere

un'intervista; un altro, personaggio influente nella politica locale, era vittima dell'opposizione. Un terzo, vittima di pettegolezzi: per caso aveva lasciato il Titanic prima della moglie. In cerca di selvaggina più grossa, nessuno si preoccupò del passeggero di terza classe Daniel Buckley, il quale affermò sinceramente di essersi gettato in testa uno scialle. Era solo un povero irlandese pazzo di terrore, e nessuno si occupò di lui. La risposta a tutti questi interrogativi sul Titanic non ci sarà mai. Il meglio che si possa fare è vagliare attentamente le testimonianze e darne un onesto giudizio. Alcuni rimarranno sempre d'opinione diversa, e forse saranno nel giusto. Sarebbe veramente sconsiderato e superficiale chi pensasse di eleggersi arbitro inappellabile di tutto ciò che accadde nell'incredibile notte in cui il Titanic si inabissò.

Fonti d'informazioni e ringraziamenti Questo libro narra, in realtà, la storia dell'ultima notte di una piccola città. Il Titanic, infatti, era altrettanto grande, e trasportava altrettante persone. Raccontare tutto ciò che accadde è impossibile; ricostruire anche solo una parte del quadro ha richiesto l'aiuto di centinaia di persone. Molte di queste hanno vissuto quella notte: sono stati individuati sessantatrè sopravvissuti, la maggior parte dei quali ci ha aiutato di buon grado. Costituiscono un gruppo variamente assortito, ricchi e poveri, passeggeri ed equipaggio, ma hanno due qualità in comune. Per prima cosa, essi appaiono persone straordinarie. E come se, per aver superato quel momento supremo, abbiano poi facilmente sopportato ogni altra avversità per invecchiare calmi e sereni. In secondo luogo, sono estremamente cordiali e premurosi, come se, avendo sperimentato la generosità dell'uomo in un momento così tragico, disprezzino adesso ogni minima manifestazione di egoismo. Nulla sembra loro troppo faticoso. Molti dei sopravvissuti si sono adoperati non solo per farmi conoscere gli avvenimenti, ma anche per aiutarmi a considerare con maggior obiettività quella grande tragedia. La signora Noel MacFie (poi contessa di Rothes) mi ha raccontato, ad esempio. di aver provato improvvisamente, mentre cenava con un gruppo di amici, qualche tempo dopo il disastro, l'orribile sensazione di gelido terrore che sempre associa al ricordo del Titanic. Per un istante non riuscì a capirne la ragione, poi si rese conto che l'orchestra stava suonando «I racconti di Hoffmann», l'ultimo pezzo eseguito dopo cena, quella fatale notte di domenica.

I componenti dell'orchestra suonarono durante il naufragio

La signora Darby, poi Elizabeth Nye, allo stesso modo, aggiunse una nota tutta personale, raccontandomi come nelle prime ore di quella domenica, mentre il freddo aumentava sempre più, ella e qualche altro passeggero di seconda classe si fossero riuniti nella sala da pranzo per cantare e avessero concluso con l'inno «Per coloro che sono in pericolo in mare». La signora Katherine Manning (poi Kathy Gilnagh) ricorda la gaiezza dei giovani di terza classe, parlando del trattenimento che ebbe luogo proprio quella notte. Ad un certo momento, un topo attraversò la sala: i giovanotti gli dettero la caccia e le ragazze strillarono per l'eccitazione. Poi la festa riprese. I begli occhi della signora Manning brillano ancora quando ricorda le cornamuse, le risate, la sua gioia di giovane contadina irlandese in viaggio per l'America. La maggior parte dei sopravvissuti ci dà un resoconto della vita di bordo che ha qualcosa di allucinante. appare evidente quando la signora Mecherle (poi signora Caldwell) ricorda la confusione della partenza da Southampton... quando Victorine Perkins (poi Chandowson) parla dei sedici bauli dei Ryerson... quando il signor Spencer Silverthorne ricorda la simpatica cena con altri agenti compratori la notte di domenica... quando Marguerite Schwarzenbach (poi Frolicher) descrive una cenetta assai più tranquilla nella cabina dei genitori: aveva sofferto il mare e quella sera era al suo primo tentativo di mangiare qualcosa. Anche i ricordi dell'equipaggio hanno qualcosa di allucinante: ce ne rendiamo conto quando il fuochista George Kemish descrive il cameratismo delle sale macchine... e quando la massaggiatrice Maud Slocombe parla dei suoi sforzi disperati per mettere finalmente in ordine il bagno turco. Sembrava esserci un panino sbocconcellato o una bottiglia di birra vuota in ogni angolo. «I costruttori erano uomini di Belfast,» ci spiega in tono allegro. Gli episodi ricordati da queste persone ci sono stati altrettanto utili degli avvenimenti più importanti che essi ci hanno descritto. Ne siamo loro infinitamente grati. Debbo ringraziare anche altri dei sopravvissuti, per aver cercato di ricostruire i pensieri e le sensazioni vissute mentre la nave affondava. Jack Ryerson ha tentato di ricordare le sue sensazioni, quando se ne stava in piedi in un angolo e suo padre discuteva per farlo salire nella scialuppa 4. Era cosciente che la sua vita era appesa a un filo? Non ci pensò neppure. Dopo tutto, era solo un ragazzo di tredici anni. Il ricordo più vivo di Washington Dodge jr. è il rumore sordo del vapore eruttato dai grandi fumaioli del Titanic. Dopo tutto, aveva solo cinque anni. Anche i passeggeri di terza classe Anna Kincaid (poi Sjoblom), Celiney Decker (poi Yasbeck), e Gus Cohen non mi hanno aiutato soltanto con interessanti resoconti: ad essi va il mio più vivo ringraziamento per avere ricostruito con tanta cura l'atmosfera che pervadeva la terza classe, un settore di questa storia per molto tempo negletto. Anche l'equipaggio mi ha dato molto più del semplice resoconto delle sue esperienze. Il tono profondamente addolorato della voce del panettiere Charles Burgess, ogni volta che parla del Titanic, rivela il grande orgoglio degli uomini che vi prestavano servizio. La cortesia dei camerieri James Witter, F. Dent Rav e Leo James Hyland mette in risalto l'impareggiabile servizio di cui usufruivano i passeggeri. E la dirittura morale di uomini quali il timoniere George Thomas Rowe, il marinaio A. Pugh, il panettiere Walter Belford e l'ingrassatore Walter Hurst conferma le parole del fuochista Kemish, secondo il quale l'equipaggio o rappresentava il fior fiore di Southampton».



Il Titanic mentre affonda: disegno a matita del cameriere Leo James Hyland

A questi e a molti altri sopravvissuti del Titanic -come la signora Futrelle, la signora Harris, la signora Cassebeer, la signora Mann, la signora Williams, Harry Giles, Charles Joughin e Herbert J. Pitman - va il mio ringraziamento più sentito per il tempo che hanno perduto e il disturbo che hanno subito. Di grande aiuto mi sono stati anche i parenti di alcuni passeggeri del Titanic. Una lettera resa pubblica di recente dall'erede di uno dei superstiti ci dice a che punto si sia potuti arrivare. E una lettera indirizzata al sopravvissuto stesso poco dopo il disastro. Ho omesso tutti i nomi, ma il fatto stesso che questo documento mi sia stato affidato rivela un coraggio ed un'onestà che fanno perdonare le colpe di cui si parla: «Caro... mi si dice che hai tentato di entrare a viva forza in una scialuppa di salvataggio... e che quando ciò ti è stato impedito dal maggiore Butt, ti sei allontanato. Pochi minuti dopo ti hanno visto arrivare con abiti femminili, che sono stati riconosciuti per gli indumenti di tua moglie. Non riesco a capire come tu possa andare a testa alta e considerarti un uomo tra gli uomini, sapendo che ogni tuo respiro è menzogna. Se la coscienza ti rimorderà dopo aver letto queste parole, è meglio che tu venga a me. Proverai quanto sia vero il detto: " La confessione fa bene all'anima " Tuo...» Oltre a mettermi a disposizione vari scritti molti tra i parenti dei naufraghi mi hanno dato interessanti informazioni. In particolare desidero ringraziare la figlia del capitano Smith, signora Cooke, per la simpatica descrizione di suo padre... la signora Sylvia Lightoller per la sua gentilezza nel parlarmi di suo marito, ora defunto, il comandante Charles Lightoller, che si distinse nel millenovecentoquaranta a bordo del suo mezzo da sbarco a Dunquerque... la signora Hess per avermi dato tante notizie sui coniugi Straus... la signora Cynthia Fletcher per avermi fatto avere una copia della lettera scritta da suo padre, Hugh Woolner, che era a bordo del Carpathia... il signor Fred G. Crosby, e suo figlio John, per avermi aiutato a raccogliere notizie sul capitano Edward Gifford Crosby... e la signora Minahan, per gli interessanti particolari sui coniugi Minahan e la loro figlia Daisy. Quando non ho potuto rintracciare direttamente i superstiti o i loro parenti, mi sono basato sul materiale pubblicato. I rendiconti ufficiali dell'inchiesta del Senato e della British Court of Enquiry sono evidentemente le fonti più attendibili. I ricordi pubblicati privatamente da Jack Thayer costituiscono un resoconto estremamente sincero. Il discorso del dottor Washington Dodge al Commonwealth Club di San Francisco è ugualmente interessante. Il libro di Lawrence Beesley, «La perdita del piroscafo Titanic» (Houghton Mifflin, 1912), contiene una descrizione che vale la pena di

leggere. «La verità sul Titanic» di Archibald Gracie (Mitchell Kennerley, 1913) è la pubblicazione più attendibile sulla distribuzione dei naufraghi nelle scialuppe; il colonnello Gracie era un indagatore infaticabile. «Il Titanic ed altre navi o del comandante Lightoller (Ivor Nicholsoh & Watson, 1935) rispecchia il suo spirito e il suo coraggio. «Un eroe del Titanic: Thomas Andrews, armatore» di Shan Bullock (Norman-Remington, 1913) è l'opera di un appassionato che ha ricostruito fedelmente le ultime ore di quell'uomo meraviglioso. Buoni racconti di alcuni superstiti sono anche comparsi qua e là su riviste e giornali: gli anniversari sono stati ottimi motivi per parlare della tragedia. Tipici i resoconti di Jack Thayer nell'Evening Bulletin di Filadelfia del 14 aprile 1932... l'intervista del fuochista Louis Michelsen nella Gazette di Cedar Rapids del 15 maggio 1955... il racconto interessante e vivo della signora Harris sullarivista Liberty del 23 aprile 1932. Molto meno utile appare la stampa dell'epoca. Il New York Times naturalmente pubblicò notizie molto interessanti, ma la maggior parte dei giornali di New York si dimostrò assai poco attendibile. Un miglior lavoro venne svolto dai giornali delle varie città i cui cittadini erano a bordo della nave, come i giornali di Milwaukee con i Crosby e i Minahan, quelli di San Francisco con i Dodge... la Gazette di Cedar Rapids con i Douglas. All'estero, il Time di Londra fu molto accurato, anche se noioso. Più interessanti, forse, furono i giornali di Belfast, dove il Titanic era stato costruito, e quelli di Southampton, patria della maggior parte dell'equipaggio. Si tratta di città di mare, e i resoconti dovevano essere interessanti. I mensili popolari dell'epoca -Harper's, Sphere, Il lustrated London News -praticamente non fecero altro che ripetere quanto era stato pubblicato sui giornali, ma di tanto in tanto spunta tra i loro resoconti una gemma, come la descrizione di Henry Sleeper Harper sulla rivista Harper's del 27 aprile 1912 o il racconto della signora Charlotte Collyer sul numero del 26 maggio 1912 del Semi-Monthly Magazine. La stampa tecnica offre spunti migliori: l'edizione speciale del 1911 della rivista britannica Ship bilder porta i completi dati costruttivi del Titanic, e altrettanto fanno il numero del 26 maggio 1911 di Engineering e quello del 1° luglio 1911 dello Scientific American. Gli altri personaggi del dramma - i passeggeri del Carpathia - sono stati egualmente cortesi, e mi harmo aiutato quanto quelli del Titanic. Il signor Robert H. Vaughan è stato un collaboratore insostituibile per raccogliere i particolari di quanto accadde quella notte. Sir James Bisset e il signor R. Purvis mi hanno aiutato ricordando i nomi dei vari ufficiali del Carpathia. La signora Ogden ha fornito un tesoro di aneddoti, tutti estremamente interessanti, dato che fu tra i primi a salire sul ponte. La signora Suarez (allora signorina Evelyn Marshall) ha contribuito fornendomi un quadro vivo dell'arrivo delle scialuppe del Titanic. Non è stato pubblicato molto sul Carpathia, ma il libro del capitano Sir Arthur H. Rostron, «A casa dopo il mare» (Macmillan, 1931), contiene-un ottimo resoconto.

Il capitano Arthur H. Rostron e gli ufficiali del piroscafo soccorritore Carpathia in una foto messa a disposizione da Sir James Bisset, allora secondo ufficiale

Anche la sua testimonianza alle udienze inglesi e americane ha un valore eccezionale e lo stesso si può dire per la testimonianza del telegrafista Harold Thomas Cottam. Oltre ai passeggeri del Titanic e del Carpathia, altri mi hanno aiutato nella stesura di questo libro: il capitano Charles Victor Groves nel ricostruire la storia del Californian, dove prestava servizio come terzo ufficiale. Charles Dienz, che a quel tempo era maitre del Ritz Carlton sull'Amerika, mi ha spiegato come funzionavano i ristoranti à la carte, cosa molto utile in quanto, di tutto il personale del ristorante del Titanic, si salvò un solo cameriere.

I cantieri Harland & Wolff mi hanno fornito ottime fotografie degli interni della nave, il Lloyd l'ultimo menù del Titanic e la Marconi Company informazioni veramente interessanti sulle installazioni radio di quell'epoca. Helen Hernandez, della Twentieth Century-Fox è stata una miniera d'oro di informazioni. Infine, altre persone a me ancora più vicine meritano uno speciale ringraziamento. Il signor Ralph Whitney, che mi ha suggerito molte utili fonti di informazioni; il signor Harold Daw, che ha collaborato nelle ricerche; la signorina Virginia Martin, che ha decifrato e trascritto un numero infinito di testimonianze buttate giù alla meglio; mia madre che si è assunta il delicato e faticoso compito di revisionare, spuntare e compilare gli indici, lavoro che soltanto una madre avrebbe fatto volentieri.